



Die Eisenbahnen Deutschlands.

Statistisch-geschichtliche Darstellung

ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt, so wie ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen.

Vom

Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden,

Dr. beider Rechte, vormals Spezial-Direktor der Berlin-Stettiner Eisenbahn.



Erste Abtheilung. Zweiter Abschnitt. Dritte Lieferung.

Drittes Supplement

oder

der Würtembergischen, der Badischen und der Königl. und Herzogl. Sächsischen Eisenbahnen

erste Fortsetzung.

Berlin, Posen und Bromberg.

Druck und Verlag von Ernst Siegfried Mittler.

1846.



III.

Eisenbahnen im Königreich Würtemberg.

III.

Eisenbahnen im Königreiche Würtemberg. *)

A. Im Allgemeinen.

a. Geschichte der Bahnen.

Da wir bei den einzelnen Bahnlinien das darauf Bezügliche getrennt aufführen wollen, so begnügen wir uns in diesem Abschnitte damit, einen kurzen Ueberblick über den Stand sämmtlicher Eisenbahnen im Königreiche Würtemberg zu geben, und alsdann die in der Stände-Versammlung vom Jahre 1845 berathenen und genehmigten Eisenbahngesetze anzuführen.

Indem wir uns auf das, Seite 1137 bis 1213 Gesagte beziehen und auf die dort angeführten früheren Verhandlungen verweisen, erwähnen wir zuerst folgendes Verhältniß. Während der Vorbereitungen zum Angriff des Eisenbahnbaues und unmittelbar nach dem wirklichen Beginn desselben wurden von einem fremden Handlungshause Anfragen und Anträge gemacht, die zuerst nur auf Ueberlassung des Baues und Betriebes von Zweigbahnen an Privat-Unternehmer gerichtet waren, in Folge eingeleiteter, weiterer Verhandlungen aber eine zwischen jenem Hause und beauftragten Beamten der Regierung entworfene Uebereinkunft herbeiführten, wonach der Bau und Betrieb sämmtlicher Würtembergischen Eisenbahnen, sowohl der nach dem Gesetz vom 18. April 1843 auf Staatskosten zu erbauenden, als der Zweigbahnen, an eine Aktien-Gesellschaft überlassen werden sollte. Als Grund für die Uebereinkunft wurde hauptsächlich angeführt, daß der von dem Staate, nach der Verabredung, beizutragende vierte Theil des Anlagekapitals, das nach einer ganz allgemeinen Schätzung zu 42 Millionen fl. angenommen wurde, möglicherweise von den laufenden Einnahmen hätte aufgebracht werden können, ohne

---

*) Bei der Beschreibung derselben sind benutzt: die Verhandlungen und Aktenstücke der im Jahre 1845 gehaltenen Stände-Versammlung, so wie die in Bezug darauf erstatteten Berichte der Ober-Ingenieure, Etzel, Klein und Knoll.

daß man zu Anlehen hätte schreiten müssen, daß der Staat später durch allmählige Erwerbung der Privat-Aktien sich ohne außerordentliche Hülfsmittel wieder in den alleinigen Besitz der Eisenbahnen setzen könnte, und daß der Staat gegen größeren Verlust bei der Eisenbahn-Unternehmung als den der Zinsen aus dem vierten Theil des Anlagekapitals, durch die Uebereinkunft gesichert wäre; auch daß eine raschere Ausführung des ganzen Baues zu hoffen stände.

Diesen nicht gehörig versicherten Vortheilen standen aber erhebliche Bedenken gegenüber. Die Straßenverbindungen mit dem Auslande befinden sich längst in der Verwaltung und freien Verfügung der Regierung, es ist daher in einem ungleich höheren Grade nicht allein räthlich, sondern dringend nothwendig, daß es mit den Eisenbahnen auf gleiche Weise gehalten werde, deren Inhaber auf den betreffenden Linien den Verkehr und mittelst der Tarifbestimmung den Gebrauch der Bahnen allein beherrschen, während die gewöhnlichen Landstraßen der Konkurrenz für Personen- und Waaren-Transport geöffnet sind. Aus dieser, schon in dem Vortrage des Ministers des Innern vom Jahre 1843, zum Entwurf des Eisenbahngesetzes, ausgesprochenen Ueberzeugung, welche auch von den Ständen getheilt wurde, ging die Bestimmung des Gesetzes hervor: daß die Eisenbahnen in ihren Hauptrichtungen auf Staatskosten zu bauen sind; der Bau und Betrieb von Zweigbahnen hingegen an Privatgesellschaften überlassen werden kann.

Aber auch in finanzieller Beziehung erschien die Verabredung nicht annehmlich, mochte man sie mit den in andern Staaten den Eisenbahn-Aktien-Gesellschaften gemachten Zugeständnissen vergleichen, oder mochte man nur die Bedingung in's Auge fassen, daß der Ertrag von dem ganzen Kapitale den Privat-Aktionären so lange, als er diesen nicht mehr als vier und ein halb Prozent auf ihren Kapital-Antheil gewähre, allein verbleiben, also eben so lange der Staat von seinen $10\frac{1}{2}$ Millionen Nichts beziehen soll. Ferner zeigte sich der vorerst gewährte Grad von Sicherheit für das Gelingen des ganzen Unternehmens nicht befriedigend, denn das Banquierhaus, dessen Kautionsleistung sich auf eine Summe von 500000 fl. beschränkte, versprach zwar, an dem ganzen Anlagekapitale 9 Millionen zu übernehmen, aber die weiteren $22\frac{1}{2}$ Millionen sollten erst durch zu suchende Subskriptionen und im Wege der Börsen-Operationen aufgebracht werden, für welche bis jetzt Würtemberg das Land nicht war, und in welche gerade damals die bekannte Verordnung der Königlich Preußischen Regierung gegen Aktienschwindeleien eine gewaltige Störung gebracht hatte. Zur Unterbringung sollte eine Frist gegeben werden und diese sollte von der Regierung verlängert werden können, so daß in der ganzen Zwischenzeit neue Ungewißheit über den Bau der Würtembergischen Eisenbahnen geschwebt hätte. Wäre das volle Aktienkapital nicht gezeichnet worden, so hätte zwar die Regierung das Recht gehabt, den Vertrag aufzulösen, oder denselben auf einen Theil der Eisenbahnen zu beschränken; hiermit wäre aber für die Staatskasse die Last, welche man von ihr abzuwenden glaubte, in größerem Maaße und unter erschwerenden Verhältnissen wiedergekehrt, nicht zu gedenken, daß ein solches Mißlingen des

Unternehmens nicht ohne nachtheilige Folgen für den Staatskredit hätte bleiben können, und vielleicht in die Ausführung des Eisenbahnbaues einen völligen Stillstand gebracht hätte.

Es wurde deßhalb von der Staatsregierung dieses Projekt, so wie ein ähnliches, im Anfange des Jahres 1845 von einer englischen Gesellschaft gemachtes Anerbieten abgelehnt und dagegen fest bestimmt, daß der Bau der Haupt-Eisenbahnlinien auf Staatskosten, die Ausführung der Zweigbahnen dagegen den Privaten überlassen werden solle, hierbei aber den Bedenken, welche sich gegen den Bau durch Privatgesellschaften erheben,

a. durch mögliche Beschränkung der Dauer der Konzession,
b. durch Sicherung eines möglichst großen Einflusses auf den Bau und Betrieb der Bahnen, mittelst Betheiligung am Aktienkapitale, statt der gesetzlich beschlossenen Zinsengarantie,

zu begegnen.

Die Stände-Versammlung des Jahres 1845 erklärte sich mit den von der Regierung gethanen Schritten einverstanden und genehmigte im Laufe der Verhandlungen, nach mehrfachen Bericht-Erstattungen und Debatten, für die Finanzperiode von 1845/48 den Bau

a. der Eisenbahn von Ludwigsburg bis zur badischen Grenze,
b. der Bahnlinie von Thamm bis Heilbronn,
c. der Bahnstrecke von Eßlingen nach Plochingen,
d. der Eisenbahn von Plochingen nach Ulm, durch das Filsthal, und
e. der Eisenbahn von Ulm bis Friedrichshagen.

In Bezug auf eine von Eßlingen durch das Remsthal nach Nördlingen, zur Verbindung mit den Baierischen Bahnen zu führende Eisenbahn, wurde bestimmt, daß die Regierung, wenn sich zum Bau derselben eine Aktien-Gesellschaft fände, dieser nicht nur die Konzession geben, sondern auch von Seiten des Staats eine Unterstützung bis zum vierten Theile der Kosten gewähren sollte.

Eben so wurde beschlossen, der Regierung vorzubehalten, ob und in wie weit sie auf den Zinsengenuß aus diesem vierten Theile der Kosten verzichten wolle.

Unter denselben Bedingungen wurde auch der Bau der oberen Neckarbahn, von Plochingen bis Rottenburg, wofür bereits eine Gesellschaft die Konzession nachgesucht hat, genehmigt.

Als Etat zum Bau der erwähnten Eisenbahnen ist in dem Budget für die Finanzperiode von 1845/48 die Summe von 17,600000 fl. oder 10,049600 Thlr. ausgeworfen und zwar:

für 1845/46: 6,180000 fl. (mit Einrechnung dessen, was für die Linie von Ludwigsburg bis Eßlingen bereits aufgewendet ist.)
für 1846/47: 5,150000 =
für 1847/48: 6,270000 =

Zusammen 17,600000 fl., nach Abzug der muthmaßlichen, reinen Einnahmen vom Betriebe.

Es kommen mithin durchschnittlich auf ein Jahr: 5,866666 fl. 40 kr.

Vorläufig ist zur Deckung der vorstehenden Summe eine Anleihe unter folgenden Hauptbestimmungen gemacht.

Die würtembergischen Stände, unter deren Gewährleistung und Verwaltung die Staatsschuld nach den §§. 119 und 120 der Verfassungs-Urkunde gestellt ist, haben beschlossen, eine, zu 3½ vom Hundert verzinsliche Anleihe von 7 Millionen fl., im 24½-Fl.-Fuße, im Wege der Submission aufzunehmen, und dieser Beschluß hat mit seinen nachfolgenden näheren Bestimmungen die Genehmigung der die Ober-Aufsicht führenden Königl. Staats-Regierung erhalten:

1) Für die Summe von 7 Millionen fl. sollen Schuldverschreibungen, nach der Wahl des Darleihers auf Inhaber oder auf Namen lautend, im Betrage von 100, 300, 500 und 1000 fl. ausgestellt werden. Die Verzinsung erfolgt halbjährlich.
2) Die Schuldverschreibungen auf Inhaber werden mit Koupons nebst Talons versehen und es können die Zinsen in Stuttgart bei der Staatsschulden-Zahlungskasse oder an einigen auswärtigen, später zu bezeichnenden deutschen Wechselplätzen erhoben werden. Bei den Verschreibungen auf Namen werden die Zinsen von der Staatsschulden-Zahlungskasse gegen Quittung ausbezahlt.
3) Den Besitzern von Schuldverschreibungen auf Inhaber wird das Recht eingeräumt, dieselben bei der Kasse auf ihren Namen einschreiben zu lassen. Besitzer von Papieren auf den Namen können dieselben in Papiere auf den Inhaber verwandeln lassen; jedoch ist eine Rückverwandlung eines Papieres auf den Inhaber in ein solches auf Namen nicht gestattet.
4) Die Einzahlungen für diese Anleihe sind in folgenden Raten zu leisten: am 15. Juli 1845 1 Million fl., am 15. August d. J. ½ Mill. fl., am 15. September d. J. 1 Million fl., am 15. Oktober d. J. 2½ Mill. fl., am 15. November d. J. 1 Mill. fl., am 15. Dezember d. J. 1 Mill. fl.
5) Die Anleihe ist von Seiten des Gläubigers unaufkündbar. Die ordentliche Tilgung derselben erfolgt mittelst jährlicher Abzahlungen binnen 40, längstens 50 Jahren.
6) Diejenigen Schuldverschreibungen, welche alljährlich zur Einlösung kommen, werden durch das Loos bezeichnet, und die gezogenen Nummern alsbald nach der Verloosung bekannt gemacht. Die Rückzahlung geschieht drei Monate nach dieser Bekanntmachung.

Ueber den jetzigen Stand des Baues (Anfang des Jahres 1846) führen wir Nachstehendes an.

Durch die mit der größten Thätigkeit fortgesetzten Arbeiten gelang es, die seit Juni 1844 im Bau befindliche Bahnstrecke zwischen Kannstadt und Eßlingen am 20. November 1845 dem Verkehre zu übergeben, nachdem bereits seit dem 22. Oktober die Strecke zwischen Kannstadt und Untertürkheim, und seit dem 8. November die Strecke zwischen Kannstadt und Obertürkheim eröffnet worden war. Im Laufe des Jahres 1846 werden beide Segmente,

Stuttgart-Kannstadt und Stuttgart-Ludwigsburg, befahren werden können, indem neben dem, zum großen Theil schon vollendeten Bahnkörper dieser Segmente, deren drei kolossale Hauptbauten, die Tunnel auf der Prag, unter dem königlichen Landhause Rosenstein und der schöne Viadukt über den Neckar schon so weit vorgeschritten sind, daß sie wahrscheinlich im Frühjahr 1846 vollendet werden. Da ferner die, Ende des Jahres 1845 in Angriff genommene Bahnstrecke zwischen Eßlingen und Plochingen spätestens bis zum Frühjahre 1847 in Betrieb kommt, so wird die ganze Strecke von Ludwigsburg über Stuttgart, Kannstadt, Eßlingen nach Plochingen gegen Anfang des Jahres 1847 in ununterbrochenem Betriebe stehen, und eine Linie darstellen, die der Schönheit der Landesstrecke, die sie durchzieht, der Dichtigkeit der um dieselbe wohnenden Bevölkerung und endlich der imposanten Bauten wegen, die sich auf derselben vereinigt finden, unbedingt zu den interessantesten Eisenbahnstrecken Deutschlands gezählt werden wird.

Für die große Hauptlinie Heilbronn-Friedrichshafen und insbesondere für die drei Strecken Ravensburg-Friedrichshafen, Ludwigsburg-Heilbronn und Plochingen-Göppingen werden Vorarbeiten, Expropriations-Geschäfte, Lieferung von Schwellen und Schienen so rasch betrieben, daß mit Anfang des Frühjahres 1846 die Erdarbeiten auf denselben sämmtlich begonnen werden können.

Nachdem wir nun in dem Vorstehenden das Wichtigste über den jetzigen Stand der Eisenbahnen erwähnt haben, führen wir drei Eisenbahngesetze an, welche den Ständen vorgelegt, von denselben in der nachstehenden Form genehmigt und vom Könige unterm 2. Oktober 1845 bestätigt wurden.

A. Gesetz
in Betreff der gerichtlichen Bestrafung Derjenigen, welche den Transport auf Eisenbahnen gefährden.

Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Würtemberg.

Um bezüglich des Verkehrs auf Eisenbahnen das Strafgesetzbuch vom 1. März 1839 zu ergänzen, verordnen und verfügen Wir, nach Anhörung Unseres Geheimen Rathes und unter Zustimmung Unserer getreuen Stände, wie folgt:

Art. 1.

Wer eine Eisenbahn oder einzelne Bestandtheile derselben, insbesondere das Schienengeleise, den Fahrdamm, die Böschung eines Einschnittes, imgleichen die zur Bahn gehörigen Gräben, Brücken, Viadukte, Tunnels u. s. w.; ferner wer die zum Betriebe dienenden Maschinen, Wagen und sonstigen Gegenstände vorsätzlich auf eine Weise beschädigt, daß dadurch das Leben oder die Gesundheit von Menschen in Gefahr gesetzt wird, ist, wenn er die Absicht gehabt hat, eine solche Gefahr zu bereiten, mit Arbeitshaus zu bestrafen.

Hat der Thäter die Absicht nicht gehabt, durch seine Handlung das Leben oder die Gesundheit von Menschen in Gefahr zu setzen, so ist in leichteren Fällen auf Kreisgefängniß bis zu sechs Jahren, in schwereren auf Arbeitshaus zu erkennen.

Die Strafe des Arbeitshauses trifft auch denjenigen, welcher eine Gefahr der vorbezeichneten Art durch irgend eine andere Handlung, z. B. durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen auf die Bahn, durch Verrückung von Ausweich-

Vorrichtungen, durch Veranstaltung eines falschen Alarms, durch Verhinderung der Maschinisten, Kondukteure und Bahnwärter in ihren Verrichtungen, durch Nachahmen von Signalen und dergleichen vorsätzlich bereitet.

Art. 2.

Hat in Folge einer solchen Handlung (Art. 1.) ein Mensch das Leben verloren, so soll der Thäter, wenn ihm dieser Erfolg als vorsätzlich zuzurechnen ist, mit dem Tode, außerdem, wenn seine Absicht wenigstens auf Bereitung einer Gefahr für Leben oder Gesundheit von Menschen gerichtet war, mit Zuchthaus nicht unter acht Jahren bestraft werden.

In den übrigen Fällen ist auf Arbeitshaus nicht unter zwei Jahren bis zu zwanzigjährigem Zuchthause, und bei besonders leichter Verschuldung auf Kreisgefängniß von zwei bis zu sechs Jahren zu erkennen.

Art. 3.

Hatte die That (Art. 1.) eine Körperverletzung zur Folge und lag es in der Absicht des Thäters, eine Person körperlich zu verletzen oder mindestens Leben oder Gesundheit von Menschen zu gefährden, so tritt in den Fällen der Ziffer 1 bis 3 des Art. 260 des Strafgesetzbuches Zuchthausstrafe, in den Fällen der Ziffer 4 desselben Artikels die Strafe des Arbeitshauses ein. Jedoch kann in besonders schweren Fällen der letzteren Art zu Zuchthausstrafe bis zu acht Jahren aufgestiegen werden.

Ist in Folge der That (Art. 1.) eine Körperverletzung eingetreten, ohne daß die Absicht des Thäters darauf gerichtet war, eine Person körperlich zu verletzen, oder Leben oder Gesundheit von Menschen zu gefährden, so soll in den Fällen der Ziffer 1 bis 3 des Art. 260 des Strafgesetzbuches auf Arbeitshaus nicht unter einem Jahre bis zu funfzehnjährigem Zuchthause, in den Fällen der Ziffer 4 des Artikels 260 auf Arbeitshaus erkannt werden. Jedoch kann in besonders schweren Fällen der letzteren Art (Ziffer 4 des Art. 260 des Strafgesetzbuches) Zuchthausstrafe bis zu sechs Jahren und in den Fällen einer besonders leichten Verschuldung (Ziffer 1 bis 4 des Art. 260 des Strafgesetzbuches) die Strafe des Kreisgefängnisses von sechs Monaten bis zu sechs Jahren eintreten.

Art. 4.

Ist eine der im Art. 1 bezeichneten Handlungen dem Urheber blos zur Fahrlässigkeit zuzurechnen, so trifft denselben, wenn dadurch ein Mensch das Leben verloren hat, Gefängniß nicht unter sechs Monaten, im Falle einer eingetretenen Körperverletzung Gefängniß von vier Wochen bis zu einem Jahre. In Fällen leichterer Verschuldung kann auf Geldbuße von funfzig bis zu drei Hundert und funfzig Gulden erkannt werden.

Eine Klage des Beschädigten wird hierbei nicht erfordert.

Art. 5.

Die für den Betrieb einer in Staatsverwaltung stehenden Eisenbahn, so wie für dessen Beaufsichtigung angestellten Diener jeder Kategorie sind, wenn sie auf den Grund vorstehender Bestimmungen einer Strafe unterliegen, auch wenn diese den Verlust des Dienstes nicht von selbst mit sich bringt, mit Ausnahme der leichteren Fälle des Art. 4 (zweiter Satz des ersten Abschnittes) zur Dienst-Entlassung zu verurtheilen und für unfähig zur Wiederanstellung bei einer Eisenbahn zu erklären.

Gegen die bei einer in Privatverwaltung stehenden Eisenbahn für den Betrieb und dessen Beaufsichtigung verwendeten Diener ist mit jeder Strafverfügung, wenn

sie nicht die im Art. 4 (zweiter Satz des ersten Abschnittes) erwähnten leichteren Fälle betrifft, die Unfähigkeit zu fernerer Verwendung für den Dienst einer Eisenbahn auszusprechen.

Unser Ministerium der Justiz ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.

Gegeben Stuttgart, den 2. Oktober 1845.

Wilhelm.

Der Chef des Justiz-Departements: Geheimer Rath v. Prieser.

Auf Befehl des Königs: Der Staats-Sekretär Goes.

B. Gesetz, betreffend die Verwaltung der Eisenbahn-Polizei.

Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Würtemberg.

Im Zusammenhange mit dem Gesetze vom 2. Oktober 1845 über die gerichtliche Bestrafung der Gefährdung der Eisenbahnen und ihrer Transporte, verordnen und verfügen Wir in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahnpolizei, nach Anhörung Unseres Geheimen Rathes, und unter Zustimmung Unserer getreuen Stände, wie folgt:

Art. 1.

In den Bereich der Eisenbahnpolizei gehört die Sorge für die Aufrechthaltung der Ordnung auf dem Eisenbahngebiete, für die Sicherung der Transporte auf der Bahn und für die Verhütung von Beschädigungen, welche Personen und Sachen in- und außerhalb der Bahn durch die Transporte erleiden können.

Art. 2.

Die Verwaltung der Eisenbahnpolizei gehört zum Wirkungskreise der Eisenbahn-Kommission und der unter ihrer Aufsicht handelnden Eisenbahnstellen, so wie, nach den Bestimmungen der Art. 4 und 5, der Bezirks-Polizeiämter.

Art. 3.

Die unmittelbare Handhabung der Bahnpolizei geschieht durch die Eisenbahnstellen und deren Untergebene.

Die Strafbefugniß der Eisenbahnstellen erstreckt sich auf Verweis und Geldbuße bis zu sechs Gulden. Gegen niedere Diener im Eisenbahnfach können dieselben Arrest bis zu zwei Tagen und, in Fällen der Aufrechthaltung des amtlichen Ansehens, Arrest bis zu vierundzwanzig Stunden erkennen (vgl. §. 22 des Gesetzes vom 26. Juni 1821).

Art. 4.

Dienstverfehlungen der niederen Diener im Eisenbahnfach, durch welche keine höhere Strafe als von sechs Gulden oder zweitägigem Arrest verwirkt ist, werden von den Eisenbahnstellen untersucht und abgerügt. Schwerere Dienstverfehlungen dieser Diener, so wie die Dienstverfehlungen der höheren Angestellten im Eisenbahndienste werden, so weit nicht gerichtliche Zuständigkeit eintritt, von dem Bezirks-Polizeiamt der begangenen Uebertretung oder von einem von der Eisenbahn-Kommission besonders beauftragten Beamten untersucht und von der gedachten Kommission abgerügt.

Art. 5.

Die leichteren Fälle der Uebertretung der polizeilichen Vorschriften (der Bahn-Ordnung), deren Bestrafung die Befugniß der Eisenbahnstellen (Art. 3.) nicht übersteigt, werden von diesen untersucht und erledigt. Schwerere Fälle, welche mit Strafen bis zu fünfundzwanzig Gulden bedroht sind, werden von den Eisenbahnstellen, nach gepflogener Vor-Untersuchung, den Bezirks-Polizeiämtern übergeben, welche die Untersuchung zu vollenden und innerhalb dieses Strafmaaßes zu erledigen haben.

Art. 6.

In allen Fällen der Uebertretung der eisenbahnpolizeilichen Vorschriften, wo es sich nicht um gerichtliche Bestrafung handelt, kann der Angeschuldigte, nach vorher erhaltener Belehrung über den Fall und die verwirkte Strafe, sich in Ansehung der Strafe dem Ausspruch der betreffenden Eisenbahnstelle freiwillig unterwerfen. Geschieht dieses, so hat dieselbe ein Protokoll aufzunehmen, welches enthält:

1) die Art, in welcher die Uebertretung stattfand;
2) die Strafe, welche den Umständen nach für begründet erachtet wird:
3) die Erklärung des Angeschuldigten, daß er vorziehe, der Entscheidung des Falles durch die betreffende Eisenbahnstelle sich zu unterwerfen, und in diesem Falle
4) die Bemerkung, daß der Uebertreter die Strafe wirklich bezahlt oder für die Bezahlung hinreichende Sicherheit geleistet habe.

Unterwirft sich der Angeschuldigte diesem kürzeren Verfahren nicht, so hat er, wenn er ein Ausländer ist und ein förmliches Verfahren nicht abwarten kann, einstweilen die Strafe, welche die Eisenbahnstelle für begründet erachtet, zu hinterlegen, oder genügende Sicherheit dafür zu stellen. Wenn der Angeschuldigte blos in Beziehung auf die Untersuchung sich der Eisenbahnstelle unterwirft und die für das Erkenntniß zuständige Behörde hinsichtlich der Untersuchung nichts zu ergänzen findet, so hat dieselbe auf die von der Eisenbahnstelle geführte Untersuchung hin zu erkennen.

Art. 7.

Die Arreststrafen werden, wenn sie von den Eisenbahnstellen (Art. 3.) erkannt sind, in den Gefängnissen des Ortes, in den übrigen Fällen im bezirksamtlichen Gefängnisse vollzogen.

Art. 8.

Gegen Strafverfügungen der Eisenbahnstellen und der Bezirksämter (Art. 4 und 5.) geht der Rekurs an die Eisenbahn-Kommission.

Die Bestimmungen der §§. 15 — 23. des Gesetzes vom 26. Juni 1821 treten auch für diese Rekurse ein, und findet, was dort in Beziehung auf Beschwerden gegen Verfügungen der Gemeinde-Obrigkeit bestimmt ist, auf Beschwerden gegen Strafverfügungen der Eisenbahnstellen Anwendung.

Art. 9.

Die Strafgelder fließen in die zum Vortheile des Dienst-Personals der Bahn zu errichtende Unterstützungskasse.

Wird die Anzeige der Uebertretung von Personen gemacht, welche nicht im Dienste der Eisenbahnverwaltung sind, so ist ihnen ein Drittheil der eingegangenen Strafe zuzuweisen.

Von der genannten Unterstützungskasse werden auch die Arrestkosten unvermögender Strafgefangener getragen.

Art. 10.

Die eisenbahnpolizeilichen Vorschriften (Bahn-Ordnung) und die Bestimmungen wegen Bestrafung der einzelnen Verfehlungen gegen dieselben, innerhalb des im Art. 1., Absatz 2 des Polizei-Strafgesetzes bestimmten Strafmaaßes, werden im Wege der Verordnung festgestellt.

Unser Finanz-Minister ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.

Gegeben Stuttgart, den 2. Oktober 1845.

Wilhelm.

Der Finanz-Minister: Gärttner.

Auf Befehl des Königs: Der Staats-Sekretär Goes.

C. Königliche Verordnung, betreffend die eisenbahnpolizeilichen Vorschriften (Bahn-Ordnung).

Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Würtemberg.

Zur Handhabung der Eisenbahnpolizei verordnen Wir, nach Anhörung Unseres Geheimen Rathes, wie folgt:

§. 1.

Es darf ohne besondere bahnpolizeiliche Erlaubniß Niemand die Bahn, diejenigen Theile der Bahnhöfe, zu denen der Zugang nicht allgemein gestattet ist, und die übrigen Zubehörden der Bahn (Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken, Tunnels rc.) betreten, daselbst sich aufhalten, oder reiten, oder fahren, oder Vieh treiben.

§. 2.

An denjenigen Stellen, wo Wege-Uebergänge bestehen, die als solche bezeichnet sind, darf die Bahn von Fußgängern, Reitern und Fuhrwerken nur dann überschritten werden, wenn die Schlagbäume geöffnet sind. Auf diesen Bahn-Uebergängen dürfen Pflüge, Eggen und Geräthe dieser Art, so wie Holzstämme und dergleichen Gegenstände, ohne untergelegte Schleifen nicht hinüber geschafft werden.

§. 3.

Einen vorgeschobenen Schlagbaum, eine Schutzwehr oder sonstige Verschluß-Anlage eigenmächtig zu öffnen oder zu besteigen, oder etwas darauf zu legen oder zu hängen, ist untersagt.

§. 4.

Fuhrwerke, Reiter, Lastthiere dürfen bei verschlossenen Schlagbäumen sich der Bahn nur bis auf zwanzig Schritte nähern.

§. 5.

Die Fuhrwerke dürfen nur im Schritt über die Bahn geführt werden.

§. 6.

Fuhrwerke, die an einem Wege-Uebergange ankommen, stellen sich, nach der Ordnung der Ankunft, auf der rechten Seite der Straße auf und fahren in der Ordnung, welche der Bahnwärter anweist, über die Bahn.

§. 7.

Das Uebertreiben von Viehheerden darf erst geschehen, nachdem vom Bahnwärter Erlaubniß ertheilt worden ist. Es hat deßhalb der Treiber in einer Entfernung von wenigstens funfzig Schritten von dem Schlagbaume Halt zu machen und diese Erlaubniß einzuholen.

§. 8.

Es darf, ohne hinreichende Aufsicht durch Hüter, in der Nähe der Eisenbahn kein Vieh geweidet werden.

§. 9.

Getreide, Stroh, Heu, Oehmd, Flachs, Werg, Holz, Reisach, Späne und sonstige, leicht Feuer fangende Gegenstände innerhalb dreißig Fuß, von der Mitte des Bahndammes an gerechnet, auf offener Straße oder im freien Felde aufzubewahren, ist untersagt.

§. 10.

Leicht entzündliche Gegenstände, insbesondere Zündhütchen, Streichfeuerzeuge, Schießpulver, heimlicher Weise oder unter unrichtiger Bezeichnung als Passagier- oder Frachtgut aufzugeben, oder geladene Gewehre mit sich zu führen, ist straffällig.

§. 11.

Holz, Steine oder sonstige Sachen auf die Bahn zu legen oder zu werfen, die Bahn oder ihre Zubehörde, oder die zum Betriebe dienenden Maschinen und Wagen, oder Gebäude, auf irgend eine Weise zu beschädigen, oder Durchläße, Wasser-Abzugsgräben zu verstopfen, desgleichen falschen Alarm zu veranstalten, Signale nachzuahmen, Ausweich-Vorrichtungen zu verrücken, oder andere Handlungen ähnlicher Art zu begehen, ist verboten.

§. 12.

Die Uebertretung der Bestimmungen der §§. 1—9 wird durch die Eisenbahnstellen mit Geldbuße von Einem bis zu sechs Gulden, die Uebertretung der Vorschriften der §§. 10 und 11. durch die Bezirks-Polizeiämter mit Geldstrafen von fünf bis fünfundzwanzig Gulden geahndet, es wäre denn, daß bei der Handlung die Voraussetzungen des Gesetzes vom 2. Oktober 1845 über die gerichtliche Bestrafung der Gefährdungen der Eisenbahnen und ihrer Transporte zutreffen, welchen Falls die Sache an das Gericht zum weiteren Verfahren abzugeben ist.

Neben der Strafe ist der Bestrafte zum Ersatz des verursachten Schadens verbunden.

Unser Finanz-Minister ist mit der Vollziehung dieser Verordnung beauftragt.

Gegeben Stuttgart, den 2. Oktober 1845.

Wilhelm.

Der Finanz-Minister: Gärttner.

Auf Befehl des Königs: Der Staats-Sekretär Goes.

Mitglieder der Königlich Würtembergischen Eisenbahn-Kommission sind:

Direktor von Knapp, Ritter des Ordens würtembergischer Krone;

Oberbauräthe Etzel, Klein, Knoll;

Finanzräthe Autenrieth, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adler-Ordens 3. Klasse, Bühler, Camerer;

Kaufmännisches Mitglied: Fabrikant C. Deffner.

Hiermit hätten wir den allgemeinen Theil beendigt und wir gehen daher jetzt zu der Beschreibung der

B. einzelnen Bahnlinien

über.

1. Staats-Eisenbahn zwischen Eßlingen, Kannstadt, Stuttgart und Ludwigsburg.

a. Geschichte derselben.

Wie Seite 1211 erwähnt ist, so begannen die Arbeiten an dieser Bahn im Juni 1844 und wurden seit dieser Zeit thätig betrieben. Die wichtigeren Arbeiten erlitten selbst während des langen und strengen Winters von 18$\frac{44}{45}$ keine Unterbrechung, und konnten diese, so wie die anderen, mit dem Eintritte der günstigeren Witterung so gefördert werden, daß die Bahnstrecke von Kannstadt bis Untertürkheim am 22. Oktober, die zwischen Kannstadt und Obertürkheim am 8. November, und die ganze Strecke von Kannstadt bis Eßlingen am 23. November 1845 dem Verkehre eröffnet werden konnte. Die Bahnstrecke Kannstadt-Stuttgart-Ludwigsburg wird, nach dem jetzigen

Stande der Bauarbeiten zu urtheilen, im Laufe des Jahres 1846 dem Betriebe übergeben werden.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe, so wie sonstige Verhältnisse.

(Seite 1213.)

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Der neuere, Seite 1217 angeführte, vom Oberbaurath Etzel und Baurath Knoll gefertigte summarische Kostenanschlag hatte für diese Strecke bei doppeltem Geleise einen Aufwand im Ganzen (mit Ausnahme der Kosten der Betriebsmittel) von 3,732380 fl. ergeben, während nach dem von dem Ministerium des Innern im Jahre 1842 mit dem Entwurfe des Eisenbahngesetzes vorgelegten Anschlage der Aufwand für dieselbe Strecke bei Doppelgeleise (mit Ausnahme des Aufwandes für Betriebsmittel) zu 3,390530 fl., also niedriger berechnet war. Dieser Minderbetrag erklärte sich, abgesehen von der Verschiedenheit zwischen den anfänglich und den jetzt angenommenen Bahnrichtungen, theils dadurch, daß in dem letztgedachten Voranschlage, wie die Erfahrung bewies, die Sätze nicht selten zu niedrig genommen waren, theils dadurch, daß nach dem neueren Plane der Neckar schon in Kannstadt überschritten wird, während in dem ersten Voranschlage die Kosten einer Neckarbrücke in die hier nicht zur Vergleichung kommenden Linien zwischen Plochingen und Göppingen fielen.

Auf den Grund des oben gedachten, zweiten summarischen Anschlages wurden die ins Einzelne gehenden Ueberschläge gefertigt, in welchen sich, immer unter der Voraussetzung eines Doppelgeleises und mit Ausnahme der Betriebsmittel, ein Gesammt-Aufwand für Grund-Erwerbung, Unterbau und Oberbau von 3,724425 fl. 32 kr. berechnet.

Wie sich nach den jetzt bereits gemachten Erfahrungen der muthmaßliche Aufwand für die im Baue begriffene Strecke zu den Voranschlägen verhalte, ergiebt sich aus nachstehender Zusammenstellung, in welcher wir zugleich die früheren Kostenanschläge anführen.

Rubriken der Voranschläge.	a. Muthmaßlicher Aufwand für die Eisenbahn-Anlage.												Gegen den Voranschlag 3. beträgt der muthmaßliche Aufwand 4.			
	1. Nach dem den Ständen vorgelegten Bühler'schen Voranschlag.		2. Nach dem höchsten Orts genehmigten Etzel'schen Voranschlage.		3. Nach den detaillirten, vom Ministerium zur Ausführung genehmigten Voranschlägen.		4. Nach den bisherigen Erfahrungen. Auf Rechnung des Eisenbahnfonds.		4. Auf Rechnung d. Grundstocks.		4. Summe.		mehr.		weniger.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
A. Grund-Entschädigung	156100	—	664300	—	614061	36	335800	34	419690	18	755490	52	141429	16	—	—
B. Planirungs-Arbeit .	418100	—	310000	—	341446	32	368579	30	—	—	368579	30	27132	58	—	—
C. Unterirdische Strecken	14500	—	544000	—	544000	—	544000	—	—	—	544000	—	—	—	—	—
D. Brücken, Durchläße, Dohlen	485800	—	280400	—	310903	58	296976	33	—	—	296976	33	—	—	13927	25
E. Straßenbau	17400	—	63990	—	110182	40	114964	24	—	—	114964	24	4781	44	—	—
F. Flußbau	12200	—	6100	—	35199	42	36119	19	—	—	36119	19	619	37	—	—
G. Wege-Uebergänge . .	31900	—	78200	—	68631	34	69498	34	—	—	69498	34	867	-	—	—
H. Futtermauern, Pflaster	110100	—	145400	—	69984	11	85973	45	—	—	85973	45	15989	34	—	—
I. Oberbau	1,742900	—	1,107260	—	1,097241	12	735782	57	—	—	735782	57	—	—	361458	15
K. Schranken, Einfriedigung	77730	—	77730	—	77428	55	77428	55	—	—	77428	55	—	—	—	—
L. Bahnhöfe	223800	—	355000	—	355000	-	555571	6	—	—	555571	6	200571	6	—	—
M. Insgemein	100000	—	100000	—	100045	12	100045	12	—	—	100045	12	—	—	—	—
N. Allgemeine Verwaltungskosten	—	—	—	—	—	—	72524	4	—	—	72524	4	72524	4	—	—
O. Für Betriebsmittel .	—	—	—	—	—	—	326400	—	—	—	326400	—	326400	-	—	—
Zusammen	3,390530	—	3,732380	—	3,724425	32	3,719664	53	419690	18	4,139355	11	790315	19	375385	40
											ab		375385	40		
													414929	39		

Während also die Summe des letzten speziellen Voranschlages 3,724425 fl. 32 kr.
beträgt, berechnet sich nach den bisherigen Erfahrungen der muthmaßliche, wirkliche Aufwand im Ganzen zu . 4,139355 = 11 =
oder 2,363572 Thlr. Die Durchschnittskosten einer Meile der etwa 4 deutsche Meilen langen Strecke von Eßlingen über Stuttgart nach Ludwigsburg stellen sich hiernach also auf etwa 593890 Thlr.

Hiervon sind aber nach dem Eisenbahngesetz auf den Grundstock zu übernehmen: die Ausgaben für die Grundflächen der Gebäude und Bahnhöfe mit . . . . . 419690 = 18 =
so daß durch andere Mittel zu decken wären . . . . 3,719664 fl. 53 kr.

Hiernach beträgt der muthmaßliche Gesammt-Aufwand bis jetzt mehr als die Summe der Voranschläge 414929 = 39 =

Dieser Betrag ist aber nicht in seiner ganzen Größe als eine Ueberschreitung der Ueberschlagssumme anzusehen, da unter letzteren die allgemeinen Verwaltungskosten nur theilweise, und der Aufwand für die Betriebsmittel (Lokomotive, Wagen u. dgl.), welche beiderlei Ausgaben in der vergleichenden Uebersicht unter dem „muthmaßlichen Aufwand nach den bisherigen Erfahrungen" erstmals erscheinen, noch gar nicht vorgesehen waren.

Rechnet man den Betrag dieser Ausgaben mit 398924 fl. 4 kr. von obigem Mehrbetrage ab, so bleibt, gegenüber von der Ueberschlagssumme, nur noch eine Ueberschreitung von 16005 fl. 35 kr., wobei jedoch zu bemerken ist, daß in den Voranschlägen beim Oberbau durchaus zwei Geleise angenommen waren, während unter der Berechnung des muthmaßlich wirklichen Aufwandes nach den bisherigen Erfahrungen nur für die Strecke von Stuttgart nach Kannstadt die Kosten von zwei Geleisen einkommen, für die übrigen Strecken aber vorerst nur ein Geleise berechnet ist.

Aus diesen Abweichungen vom Ueberschlage ergiebt sich ein Minderaufwand von 361458 fl. 15 kr. Dieser wird aber großentheils wieder durch einen bei der Rubrik „Bahnhöfe" erscheinenden Mehraufwand von 200571 fl. 6 kr. aufgehoben, welcher hauptsächlich daher rührt, daß erst nach der Entwerfung der Voranschläge beantragt wurde, auf das in denselben als einstöckig berechnete Bureaugebäude des Stuttgarter Bahnhofes noch zwei Stockwerke für die Kanzelei der Eisenbahn-Kommission aufzusetzen, daß in den Voranschlägen auf die Gebäude des Stuttgarter Waaren-Bahnhofes noch keine Rücksicht genommen war, und daß die Voranschläge für die Bahnhofs-Gebäude in Ludwigsburg, Kannstadt und Eßlingen von je 35000 fl. für die Bedürfnisse, wie sie sich nach den Erfahrungen auf anderen Bahnen gestalten, ungenügend erschienen, daher im Ganzen um 100000 fl. erhöht wurden.

Eine weitere Ueberschreitung von Erheblichkeit ergiebt sich bei der Rubrik „Grund-Entschädigung" mit einem Mehraufwande von 141429 fl. 16 kr., dessen Grund hauptsächlich in den theils durch die Forderung der Eigenthümer, theils durch Schätzung unerwartet hoch gesteigerten Preisen des Grund-Eigenthums zu Stuttgart und im Neckarthale gelegen ist. Diese Ueber-

schreitung würde noch größer erscheinen, wenn nicht von dem Aufwande unter dieser Rubrik der Beitrag der Stadt Stuttgart zum Eisenbahnbau mit 100000 fl. in Abzug gekommen wäre.

Die übrigen, bei einzelnen Rubriken sich ergebenden Mehrbeträge heben sich theils durch Minderbeträge in anderen Rubriken auf, theils sind sie so unerheblich, daß sie einer besonderen Erwähnung nicht bedürfen.

So wie hiernach die Ueberschreitungen, so weit sie sich bis jetzt berechnen lassen, im Allgemeinen gerechtfertigt erscheinen, so mag der nach den bisherigen Erfahrungen berechnete Gesammt-Aufwand für eine Bahnlänge von fast acht Stunden, auf welcher sich manche ungewöhnlich schwierige und kostbare Bauten zusammendrängen, für leidlich erachtet werden.

Dieser Aufwand, von welchem bis zum letzten Januar 1845 im Ganzen 1,323165 fl. 10 kr. wirklich ausgegeben waren, ist zwar vorerst nur als ein muthmaßlicher bezeichnet; seine Berechnung wird sich jedoch der Wirklichkeit ungleich mehr nähern als die ersten Voranschläge, die noch keine Erfahrungen hinter sich hatten. Dennoch schien es gerathen, statt der Summe von 3,719664 fl. 53 kr., welche hiernach, nach Abzug der auf die Grundstücks-Verwaltung zu übernehmenden Kosten, zur Vollendung des Baues der fraglichen Bahnstrecke und der zu derselben gehörigen Gebäude, so wie zur Anschaffung der Betriebsmittel erforderlich ist, in runder Summe 3,800000 fl., demnach ungefähr 80000 fl. mehr als Bedarf, in den Haupt-Finanz-Etat aufgenommen worden sind, in so fern bei der Neuheit des Unternehmens und nach so kurzen Erfahrungen über den wirklichen Aufwand immerhin noch weitere Ueberschreitungen möglich wären.

Ueber

d. die in der Finanz-Periode $18\frac{45}{48}$ zu erwartenden Betriebskosten und Erträgnisse der zunächst in Ausführung kommenden Bahnstrecken,

entnehmen wir dem vom Oberbaurath Klein an das Direktorium der Königlichen Eisenbahn-Kommission erstatteten Vortrage folgende Haupt-Resultate.

Es kommen muthmaßlich in Betrieb:

die Strecke:			Länge.	Eröffnungszeit.
Kannstadt	bis	Eßlingen,	$2\frac{3}{4}$ Stunden,	im September 1845.
Kannstadt	=	Stuttgart	$1\frac{1}{13}$ =	= = 1846.
Stuttgart	=	Ludwigsburg	$3\frac{7}{8}$ =	= = 1846.
Eßlingen	=	Plochingen	$2\frac{1}{2}$ =	= Mai 1847.

Hierauf fußend, ist nun nach einer detaillirten Berechnung folgende Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben entworfen:

Einnahme-Rubriken.	Etatsjahr.			Summe für alle 3 Jahre.
	18$\frac{45}{46}$. Kannstadt-Eßlingen.	18$\frac{46}{47}$. Plochingen-Ludwigsburg.	18$\frac{47}{48}$. Plochingen-Ludwigsburg.	
	fl.	fl.	fl.	fl.
1. Personen-Transport	37500	155764	202917	396181
2. Gepäck-Ueberfracht	1125	3923	5188	10236
3. Pferde-, Vieh- und Equipagen-Transport	1500	4550	6300	12350
4. Güter-Transport	5556	23750	45000	74306
5. Verschiedene und außerordentliche Einnahmen	1719	7713	11395	20827
Summe	47400	195700	270800	513900

Ausgabe-Rubriken.	18$\frac{45}{46}$.	18$\frac{46}{47}$.	18$\frac{47}{48}$.	Summe für alle 3 Jahre.
I. Kosten des Transportdienstes.				
1. Gehalte, Löhne und Bekleidung des mit dem Transportdienst beschäftigten Personals . . .	5153	18450	25405	
2. Gehalte der Lokomotivführer, Heizer und Putzer	2290	8200	11291	
3. Brennmaterial für Lokomotive .	6870	24600	33873	
4. Oel, Schmiere 2c. für Lokomotive	572	2050	2823	
5 dgl. Wagen . .	229	820	1129	
6. Reparatur der Lokomotive . . .	2290	8200	11291	
7. dgl. Wagen	1145	4100	5646	
8. Kosten der Fahrbillete	229	820	1129	
9. Heizung und Beleuchtung . . .	687	2460	3387	
10. Außerordentliche und verschiedene Auslagen	1145	4100	5645	
Summe	20610	73800	101619	196020
II. Kosten der Bahnunterhaltung.				
1. Gehalte und Löhne nebst Bekleidung des Aufsichts-Personals und der Bahnwärter . . .	3435	10950	15312	
2. Instandhaltung der Kunstbauten .	916	2920	4083	
3. dgl. Bahngeleise .	1145	3650	5104	
4. dgl. Bahnhofs- und anderer Gebäude	916	2920	4083	
5. Verschiedene und außerordentliche Auslagen	458	1460	2042	
Summe	6870	21900	30624	59394
III. Kosten der Administration.				
1. Gehalte der administrativen Beamten	2061	6570	9187	
2. Reisekosten, Diäten	115	365	510	
3. Auslagen für Büreau-Bedürfnisse, Porto 2c.	572	1825	2552	

Ausgabe-Rubriken.	Etatsjahr. $18\frac{45}{46}$. Kannstadt-Eßlingen. fl.	$18\frac{46}{47}$. Plochingen-Ludwigsburg. fl.	$18\frac{47}{48}$. Plochingen-Ludwigsburg. fl.	Summe für alle 3 Jahre. fl.
4. Heizung und Beleuchtung . . .	229	730	1021	
5. Außerordentliche und verschiedene Auslagen	458	1460	2042	
Summe	3435	10950	15312	29697
Totalsumme	30915	106650	147555	285120
Die Einnahme war angenommen zu	47400	195700	270800	513900
Mithin Netto-Ertrag	16485	89050	123245	228780

Wenn man die Länge einer jeden Bahnstrecke, welche in der Finanzperiode $18\frac{45}{48}$ in Betrieb kommt, mit der Anzahl Monate, während welchen sie benutzt wird, multiplizirt, und die Summe der so erhaltenen Produkte durch 12 dividirt, so erhält man 20 Stunden als die der Betriebszeit von einem Jahre entsprechende Bahnlänge, und es ist mithin, der obigen Berechnung zufolge, die Brutto-Einnahme 513900 : 20 = 25695 fl. Diese Einnahme dürfte sich bei einer größern Entwickelung des Eisenbahnnetzes und sobald der Güterverkehr diejenige Bedeutung erhalten haben wird, welche sich nach dem bereits bestehenden Verkehr mit Sicherheit voraussagen läßt, wenigstens auf 30000 fl. per Wegstunde vergrößern, ohne daß die Betriebskosten sich höher, als hier angenommen, stellen werden, indem die vorausgesetzte Anzahl täglicher Fahrten mehr als hinreichen wird, dem zu hoffenden Verkehr zu genügen und die Betriebskosten einer Bahn in der Regel desto geringer werden, je länger sie im Betriebe ist.

Werden indessen die Betriebskosten per Wegstunde, die nach dem Obigen durchschnittlich 13284 fl. ausmachen, zu 15000 fl. angenommen, so stellen sich die künftigen Betriebs-Resultate wahrscheinlich wie folgt:

Brutto-Einnahme per Wegstunde . . .	30000 fl.
Betriebs-Auslagen	15000 =
Netto-Ertrag	15000 fl.

Dieser Rein-Ertrag würde ein Anlage-Kapital von 37500 fl. mit 4 Prozent verzinsen.

e. Fahrordnung, Tarif.

Zwischen Kannstadt und Eßlingen gehen täglich nach beiden Richtungen 4 Züge. Die Dauer einer Fahrt ist 25 Minuten.

Tarif für den Personen-Transport
(in Kreuzern).

Von	nach Kannstadt.			nach Untertürkheim.			nach Obertürkheim.			nach Eßlingen.		
	Wagenklasse. 1.	2.	3.	Wagenklasse. 1.	2.	3.	Wagenklasse. 1.	2.	3.	Wagenklasse. 1.	2.	3.
Kannstadt	—	—	—	12	6	4	18	9	6	24	15	9
Untertürkheim . . .	12	6	4	—	—	—	9	6	3	18	9	6
Obertürkheim . . .	18	9	6	9	6	3	—	—	—	12	6	4
Eßlingen	24	15	9	18	9	6	12	6	4	—	—	—

Bestimmungen.

1. Kinder unter 2 Jahren, die noch getragen werden, sind in der Begleitung und auf dem Platze ihrer Angehörigen von der Fahrtaxe in allen Klassen frei.
2. Größere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahre werden in der 1. Wagenklasse mit einem Billet 2. Klasse und in der 2. Klasse mit einem Billet 3. Klasse zugelassen.
3. In der 3. Klasse werden 2 Kinder jenes Alters auf Ein Billet dieser Klasse, so wie ein Kind in Gesellschaft einer erwachsenen Person zusammen auf ein Billet 2. Klasse befördert.
4. Bei Zweifeln über das Alter der Kinder hat der zugführende Ober-Kondukteur endgültig zu entscheiden.
5. Spätestens eine halbe Stunde vor dem Abgang des Wagenzuges werden die Stationskassen geöffnet und an denselben die Fahrbillete — jedoch nur für die nächste Fahrt — abgegeben.
6. Die Billete sind beim Eintritt in den Bahnhof dem Thürsteher, beim Einsteigen und während der Fahrt dem Kondukteur auf Verlangen vorzuzeigen, und bis sie von diesem abgefordert werden, wohl zu verwahren.

   Wer im Wagen ohne Fahrbillet oder mit einem unrichtigen getroffen wird, hat das doppelte Fahrgeld zu bezahlen, und wenn kein Platz in den Wagen mehr frei ist, diese zu verlassen.
7. Zwischen dem ersten und zweiten Zeichen mit der Glocke haben die Passagiere ihre Plätze einzunehmen, welche während der Fahrt nicht verlassen werden sollen.
8. Betrunkene werden in die Wagen nicht zugelassen, und wenn ihr Zustand erst nach dem Einsteigen wahrgenommen wird, ausgewiesen.
9. An Gepäck können nur kleinere Gegenstände, so weit dies ohne Belästigung der Mitreisenden angeht, mitgenommen werden.

   Leicht entzündliche Gegenstände oder geladene Gewehre mit sich zu führen, ist verboten.
10. Hunde werden in den Personenwagen nicht geduldet.

11. Das Tabakrauchen ist in den Wagen 1. Klasse nicht erlaubt und wird auch in denen der 2. Klasse dann nicht gestattet, wenn es durch besondern Anschlag untersagt ist.

f. Personenfrequenz.

			Einnahme.	
			fl.	kr.
Im Januar 1846 . . .	22273	Pers.	3236	5
= Februar = . . .	25640	=	3730	42
= März = . . .	33268	=	4847	—
= April = . . .	41180	=	6205	35
= Mai = . . .	51363	=	7790	23

Nachdem wir nun das Vorzüglichste über die im Bau begriffene und theilweise dem Betriebe übergebene Bahnstrecke zwischen Eßlingen und Ludwigsburg angeführt haben, gehen wir zu der Beschreibung der wichtigsten Verhältnisse der theils genehmigten, theils projektirten Bahnlinien über.

2. Linie von Ludwigsburg bis an die Badische Grenze.

a. Geschichte derselben.

Schon seit mehreren Jahren machte die Würtembergische Staatsregierung die Beantwortung der Frage: „Welcher Punkt der westlichen Grenze der in jeder Beziehung angemessenste für die Ausmündung der Würtembergischen Bahn in das Großherzogthum Baden und für die Verbindung mit der jenseitigen Bahn sei?“ zum Gegenstande vielseitiger Untersuchungen, und beauftragte damit verschiedene in= und ausländische Ingenieure, nämlich General v. Seeger, Oberbaurath v. Bühler, die Ingenieure Negrelli und Vignoles, welche sämmtlich der Reihe nach im Laufe der letzten Jahre an diesen Arbeiten Theil genommen haben. Die Badische Regierung erklärte sich zuerst im Jahre 1841 damit einverstanden, daß das Terrain auf der Linie von Enzberg über Pforzheim nach Karlsruhe in Beziehung auf die Tauglichkeit zu einer Eisenbahn=Verbindung von Technikern beider Staaten untersucht werde.

In dem von dem Würtembergischen Techniker (Oberbaurath v. Bühler) über diese gemeinschaftliche Untersuchung erstatteten Bericht vom 11. Februar 1842, worin die Vorzüge einer Bahnlinie über Bretten und Bruchsal nachgewiesen sind, sagt derselbe am Schlusse seines Gutachtens:

„Aus dem Vorstehenden dürfte unzweifelhaft hervorgehen, daß ein Anschluß des Würtembergischen mit dem Badischen Eisenbahnsystem über Pforzheim nach Durlach und Karlsruhe für beide Staaten unzweckmäßig und ungeeignet erscheine, weshalb auch alle diesfallsigen weiteren Arbeiten in dieser Richtung aufgegeben werden sollten.“

Als Erwiderung auf die ihr gemachte Mittheilung dieses Berichtes übergab die Großh. Badische Regierung einen Vortrag ihres Technikers, welcher,

indem er zugesteht, daß das Terrain zwischen Pforzheim und Karlsruhe kein günstiges sei, dennoch zu dem Schlusse gelangt, daß die Eisenbahn-Verbindung auf dieser Linie gleichwohl der Richtung über Bruchsal weit vorzuziehen sei, weil die Länge der Bahn von Ludwigsburg über Bruchsal nach Karlsruhe um $3\frac{1}{2}$ Stunden größer wäre als in der geraden Richtung über Pforzheim, und weil es sich von selbst ergebe, daß für die Hauptrichtung einer Westbahn die Linie über Bruchsal nicht entsprechend erscheine.

Die Großherzogliche Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues theilte diese Ansicht aus erheblichen Gründen.

Bei diesen so verschiedenen und einander entgegenstehenden Ansichten wurde im Dezember 1842 gegen die Badische Regierung der Wunsch ausgesprochen, auch die Linie über Bretten und Bruchsal, wie diejenige über Pforzheim durch beiderseitige Techniker gemeinschaftlich näher untersuchen zu lassen.

Dies wurde im März 1843 zugestanden mit der verwahrenden Voraussetzung, daß hierdurch der definitiven Entschließung der Großherzogl. Regierung in keiner Weise vorgegriffen werde, indem sie leicht in dem Fall sein könnte, der Richtung über Pforzheim selbst dann den Vorzug zu geben, wenn die Schwierigkeiten des Zuges über Bretten und Bruchsal sich bei der näheren technischen Untersuchung als weniger bedeutend herausstellen sollten.

Die Einleitung dieser Untersuchung verzögerte sich wegen verschiedener Anstände, Zwischenfälle und Vorarbeiten, bis im Februar 1844 von der Großherzoglich Badischen Regierung die Absendung eines Kommissärs nach Karlsruhe vorgeschlagen wurde, um auf den Grund der gesammten Vorarbeiten gemeinschaftliche Erörterungen und Berathungen über die Zweckmäßigkeit oder Unzweckmäßigkeit der verschiedenen in Berathung zu nehmenden Zugslinien, vorzugsweise in technischer Beziehung, zu pflegen.

Zu diesem Zwecke wurde im März 1844 der Oberbaurath Etzel nach Karlsruhe abgeordnet, welcher bei dem ersten Zusammentritt mit den Badischen Kommissären dahin übereinkam, daß zunächst, um eine Grundlage für die weitere Verhandlung zu gewinnen, sowohl von ihm als dem Badischen Ober-Ingenieur über die beiden in Vorschlag gekommenen Richtungen einer Verbindungsbahn über Pforzheim und über Bretten technische Ausarbeitungen gefertigt werden sollten.

Diese wurden im November 1844 gegenseitig bei einem wiederholten Zusammentritte übergeben, in dessen Folge die beiderseitigen Techniker ihre theils übereinstimmenden, theils abweichenden Ansichten in einem gemeinschaftlichen Gutachten niederlegten.

Nach demselben vereinigte man sich, in Uebereinstimmung mit den früheren gutachtlichen Aeußerungen obengenannter Techniker, darüber, daß für die Verbindung mit dem Würtembergischen Eisenbahnsystem und der Badischen Rheinbahn nur die vorgedachten zwei Zugsrichtungen in Betracht kommen könnten, welche beide vom Eckenweiherhofe unterhalb Illingen auf Würtembergischen Gebiete ausgehen.

In Betreff einer von beiden einzuschlagenden Richtungen waren die beiden Kommissäre verschiedener Ansichten. Der Würtembergische Kommissär hielt dafür, daß der Brettener Linie der Vorzug gebühre, weil sie die schicklichste mittlere Richtung für die beiden Hauptzüge des Würtembergischen Verkehrs nach dem Unterrhein und nach dem Oberrhein darbiete. Der Badische Kommissär dagegen hielt vermittelst der Pforzheimer Linie den großen deutschen Verkehr gleichzeitig mit dem Binnen-Verkehr für besser gewahrt.

Ueber die Einträglichkeit der vorliegenden Verbindungsbahn und über den Antheil, welchen der eine oder der andere der beiden Staaten an den Bau- und Betriebskosten der einen oder der andern Linie zu machen hätte, haben sich die Kommissäre in ihrem Gutachten nicht geäußert.

Sie schließen dasselbe mit der Bemerkung, daß, aus dem rein technischen Gesichtspunkte betrachtet, der Brettener Linie Vorzüge vor der Pforzheimer Linie eingeräumt werden müssen.

Nachdem durch diese gemeinschaftlichen technischen Untersuchungen eine bestimmte Grundlage für die Unterhandlungen beider Staaten über den Bau einer Verbindungsbahn gegeben war, wurde von der Würtembergischen Regierung gegen die Badische Regierung der Wunsch ausgesprochen, diese Verhandlungen nunmehr entweder in Stuttgart oder in Karlsruhe zu eröffnen, worauf im Dezember 1844 die Mittheilung erfolgte, daß zunächst das Ergebniß jener technischen Untersuchungen einer nähern Prüfung im Großherzoglichen Staatsministerium zu unterwerfen sei, und aus mehreren Gründen nicht zu umgehen sein werde, diese Sache vor der Einleitung der Verhandlungen mit Würtemberg an die in Karlsruhe versammelten Landstände zu bringen.

Dies war die Lage der Sache, als bei Gelegenheit dreier Petitionen der Städte Pforzheim, Bruchsal und Bretten, an die Badische zweite Kammer gerichtet, die Eisenbahn-Kommission dieser Kammer mit einer Mehrheit von sämmtlichen Stimmen gegen Eine sich dahin entschied:

„daß die Richtung der Verbindungsbahn von Durlach über Pforzheim an den Eckerweiherhof den Interessen des Großherzogthums am meisten entspreche."

Hiernach ward von dieser Kommission beschlossen, bei der Badischen zweiten Kammer den Antrag zu stellen:

„die Bitte der Stadt Pforzheim, für die Verbindung mit Würtemberg nur die Linie von Durlach über Pforzheim an den Eckerweiherhof zu wählen, empfehlend an das Staatsministerium zu überweisen, dagegen in Betreff der Petitionen der Städte Bruchsal und Bretten, welche die Wahl der Linie über letzten Ort nachsuchen, zur Tagesordnung überzugehen."

Die Badische Kammer trat diesem Antrage mit 36 gegen 21 Stimmen bei, und erhob denselben zum Beschluß.

Von höchster Beachtung war der von der Badischen Kammer ebenfalls zum Beschluß erhobene Antrag:

„daß Würtemberg für den Fall des Anschlusses die Badische Spurweite von Pforzheim bis Ulm vorzuschreiben sei."

Mit definitiver Bestimmtheit sprach sich die Badische Regierung darüber aus, daß sie weder die eine Bahnlinie noch die andere auf Staatskosten herstellen lassen werde, sondern deren Ausführung Privat-Gesellschaften unter Staatsaufsicht zu überlassen gedenke, indem sie durchaus keine weiteren Eisenbahnschulden mehr zu kontrahiren die Absicht habe.

Hiernach erschien es vollkommen gerechtfertigt, daß die Würtembergische Regierung zu definitiver Erledigung der obschwebenden Anschluß-Angelegenheit die Großherzogl. Badische befragte:

„welches die weiteren Absichten des Badischen Gouvernements bezüglich auf die fernere so wünschenswerthe Verständigung in dieser Sache seien?“

Nach dem in der 31. Sitzung der Würtembergischen Kammer vom Finanzminister gehaltenen Vortrag vom 22. April 1845 heißt es bezüglich auf die desfallsigen Schritte und die darauf erfolgte Erwiderung: „Anlangend die Eisenbahn-Verbindung mit dem Großherzogthum Baden, so wurde in den Hauptfinanz-Etat von 1845 bis 1848 der Kostenbetrag für die Linie von Ludwigsburg bis an die westliche Grenze in der Richtung gegen Bretten in der Hoffnung mit aufgenommen, daß mit der Badischen Regierung eine Vereinigung über den Anschluß bei Bruchsal zu erreichen sein werde. Welche Schritte deshalb früher geschehen, und was hierüber in den beiden Ständekammern des Großherzogthums verhandelt wurde, ist Ihnen theils aus dem Ministerialvortrage vom 27. Februar 1845, theils aus öffentlichen Blättern bekannt.“

„Inzwischen hat die Regierung nicht versäumt, durch dringende und wiederholte Ansinnen an die Großherzogl. Regierung dieselbe zu einer näheren unumwundenen Erklärung über die weiteren Absichten hinsichtlich der Verbindung mit Würtemberg zu bestimmen. Die Erklärung ist endlich unterm $\frac{6}{8}$ dieses erfolgt und lautet in der Hauptsache dahin:

„„Die Großherzogl. Regierung müsse sich, da sich die große Majorität der beiden Kammern der Badischen Ständeversammlung unbedingt für die Richtung der Bahn über Pforzheim ausgesprochen und darin die beste Wahrung der Landes-Interessen erblickt habe, auch ihrerseits kein Grund vorhanden sei, dieser Ansicht den Beifall zu versagen, allerdings auch moralisch gebunden erachten, dem Ausdruck dieser Wünsche die entschiedenste Rechnung zu tragen, und sie könne daher nur die Konzessionirung des Eisenbahnbaues und Betriebes in der Richtung über Pforzheim als Basis zur Unterhandlung über eine Verbindungsbahn mit Würtemberg in Antrag bringen, indem sie zugleich einen großen Werth auf die Beibehaltung des Schienengeleises zu legen habe. Erwäge man, welche Opfer Baden für Erbauung der Rheinthalbahn habe bringen müssen, so werde auch jeder gegründete Vorwurf gegen die Großherzogl. Regierung verschwinden, wenn sie ohne eine wesentliche Beeinträchtigung des großen Personen- und Güterverkehrs einigen Vortheil von ihrer Lage bei der Wahl der Richtung der einmündenden Bahn zu ziehen suche.““

In dieser Lage kam die Angelegenheit, wie erwähnt, vor die Würtembergische Ständeversammlung des Jahres 1845. Die von derselben ernannte Eisenbahn-Kommission erstattete in der am 17. Juli gehaltenen Sitzung einen ausführlichen Bericht über die auf die Richtung der Bahn Bezug habenden Verhältnisse und stellte am Schlusse desselben den Antrag, die Regierung zu bitten:

1. die Linien
   a. von Heilbronn gegen Wiesloch oder Heidelberg,
   b. von Ludwigsburg ohne Enz-Uebergang, also auf dem rechten Ufergehänge der Enz nach Pforzheim,

   sofort noch näher studiren zu lassen;
2. wenn die Linie über Pforzheim ohne Enz-Uebergang ausführbar oder wenigstens die projektirte riesenhafte Ausdehnung desselben zu vermeiden wäre:
   a. bei den weitern Verhandlungen mit dem Großherzogthum Baden eine Linie über Pforzheim jedoch nur unter der Bedingung zuzugeben, daß Baden zugleich zu der Herstellung eines Schienenweges von Heidelberg, etwa über Wiesloch, nach Heilbronn seine Einwilligung ertheile, und
   b. eventuell zum Zwecke einer Eisenbahn-Verbindung mit Baden die Summe von vier Millionen Gulden zu verwilligen, überall unter Festhaltung der in dem Vortrage des Finanzministers vom 15. Februar d. J. von demselben zugesagten vollständigen Nachweisung der wirklichen Kosten und des Mehrerfordernisses;
3. wenn die Badische Regierung bei den desfallsigen Unterhandlungen eine Verbindung über Pforzheim und eine über Heilbronn, sollte letztere auch erst nach jener und ohne Mitwirkung von Staatsmitteln auszuführen sein, nicht für zulässig erklärt, sondern sich nicht entscheidet oder nur für eine über Pforzheim sich ausspricht und dabei die Linie von Heilbronn nach Heidelberg durch das Badische Staatsgebiet entschieden verweigert, die definitive Entscheidung über den Anschluß an Baden späterer Verabschiedung vorzubehalten; endlich
4. die hohe Kammer möge die Exigenz für die Westbahn von Ludwigsburg nach Kleinvillars ablehnen.

In der hierauf eröffneten sechsstündigen Debatte wurde am Schlusse derselben, nachdem die Kommissions-Anträge in der Hauptsache und die während der Verhandlung gestellten weiteren Anträge sämmtlich verworfen worden waren, auf den Vorschlag des Präsidenten mit 56 gegen 32 Stimmen beschlossen:

„der Regierung die Vollmacht einzuräumen, nach genauerer Erwägung aller Umstände mit der Badischen Regierung über den Anschluß der beiderseitigen Eisenbahnen auf eine bindende Weise zu kontrahiren und derselben eventuell die Exigenz zu bewilligen, für den Fall, daß die Regierung auf eine den Interessen des Landes vollkommen genügende Weise über einen Anschluß an Baden übereinkomme. Vor dem Abschlusse eines

solchen Vertrages soll aber der Bau der Eisenbahn an die Westgrenze nicht benommen werden."

Ein Angriff der Bahnlinie in der Finanzperiode von $18\frac{45}{48}$ ist daher um so weniger zu bezweifeln, als die Regierung in der Zuversicht, die Gewalt der Umstände und die Macht der öffentlichen Meinung müsse einen Anschluß von Badischer Seite ein wenig früher oder später doch herbeiführen, die Absicht hat, bis zum Anschlusse die Verbindung zwischen der Grenze und der Badischen Eisenbahn einstweilen durch einen gut eingerichteten Omnibus- und Eilfuhrdienst zu unterhalten.

b. Richtung und Länge der Bahnlinie; Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Die erste Untersuchung über diese Abtheilung der Würtembergischen Eisenbahnen wurde vom General-Major v. Seeger vorgenommen. Er hatte für die Linie von Kannstadt nach Ludwigsburg die linke Seite des Neckarthals gewählt, und war, den Königl. Schloßpark durchschneidend, an der westlichen Seite der Stadt Ludwigsburg angelangt. Von dort führte eine beinahe gerade Linie an Eglosheim, bei welchem Orte die Nordbahn ablenken sollte, ferner an Hohenasperg und Thamm vorüber bis an das rechtseitige Thalgehänge der Enz in der Gegend der Bissinger Sägemühle. Links sich wendend, senkte sich die Linie sofort an Oberriexingen, Enzweihingen und Aurich vorüber bis auf 100 Fuß über der Sohle des Enzthales, übersetzte dieses zwischen Vaihingen an der Enz und Roßwag, erhob sich sofort wieder gegen letzteren Ort und eilte, Illingen rechts lassend, dem sogenannten Eckenweiher Hofe zu. An diesem Punkte theilte sich die Linie in zwei, die eine derselben erreichte bei Dürrmenz-Mühlacker das linke Gehänge des Enzthales, überschritt bei Enzberg die Landesgrenze und langte auf der hochgelegenen Ebene hinter der Stadt Pforzheim an; dort durchbrach sie die Ispringer Höhe und senkte sich durch das Königsbacher Thal gegen die Rheinthalbahn hinab, welche sie bei Durlach erreichte. Die andere der beiden Linien zog sich bei Schönenberg und Oelbronn vorüber gegen die Badische Grenze, welche sie bei Klein-Villars überschritt. Von dort aus folgte sie dem Saalbachthale bis in die Gegend von Ruith, wandte sich sofort wieder auf Würtembergisches Gebiet, umfuhr in einem Bogen die Stadt Knittlingen, trat abermals in das Saalbachthal und erreichte, dessen Lauf folgend, über Bretten, Diedelsheim, Heidelsheim 2c. bei Bruchsal die Rheinthalbahn.

Bei der Ermittelung dieser Bahnlinie hatte General-Major v. Seeger den Grundsatz festgehalten, das Steigungsverhältniß 1 : 200 nicht zu überschreiten, ein Steigungsverhältniß, welches sich auf der von ihm ermittelten Linie auch wirklich nur ein einziges Mal, und zwar beim Abfall nach dem Saalbachthal vorfindet.

Die Festhaltung dieses Grundsatzes hatte aber, indem dabei die Bahnlinie von Thamm bis Illingen sich auf dem durch zahlreiche und tiefe Seitenthäler zerrissenen Gehänge des Enzthales halten mußte, nicht allein eine

beträchtliche Länge der Bahnlinie, sondern eine Reihe von Kunstbauten mit sich gebracht, welche zu den größten in dieser Art gehören.

Die Linie übersetzt nämlich, nachdem sie einen unweit der Bissinger Sägemühle gelegenen Tunnel von 1380 Fuß Länge verlassen hat, das Remminger Thal in einer Höhe von 180, das Glemsthal in einer Höhe von 140, zwei Seitenthäler der Enz, oberhalb und unterhalb Ober-Rieringen in Höhen von 100 und 80, den Strudelbach bei Enzweihingen in einer Höhe von 80 und endlich das Enzthal selbst zwischen Vaihingen und Roßwag in einer Höhe von 100 Fuß.

Im Jahre 1841 wurde Oberbaurath v. Bühler mit einer Revision sämmtlicher bis dorthin bearbeiteten Entwürfe für die verschiedenen Eisenbahnlinien des Landes beauftragt. Er suchte die kostbaren Bauten der v. Seegerschen Linie durch eine veränderte Richtung derselben zu vermeiden, und verfolgte zu diesem Ende die Richtung an dem Dorfe Asperg vorüber bis zum Eingang in das Remminger Thal, senkte sich durch dieses gegen das Enzthal hinab und wendete sich, daselbst angekommen, mit der Westbahn nach der v. Seegerschen Linie über Unter-Rieringen, Ober-Rieringen 2c. mit der Nordbahn links dem Laufe der Enz, jedoch hoch am Thalgehänge derselben folgend. Die angefangene Revision der v. Seegerschen Entwürfe wurde indessen zu Gunsten von Untersuchungen, welche in andern Landestheilen eingeleitet worden waren, eingestellt und blieb bis gegen Ende des Jahres 1843 unvollendet.

Zu dieser Zeit nahm der englische Ingenieur Vignoles die auf die Westbahn bezüglichen Untersuchungen wieder auf. Durch die gegenwärtig in der Ausführung begriffene Linie von Stuttgart nach Ludwigsburg war ihm für die Ermittelung der Linie von Ludwigsburg bis Illingen ein Ausgangspunkt gegeben, welcher beträchtlich höher lag als der Punkt unterhalb der Stadt Ludwigsburg, von welchem die vom General-Major v. Seeger vorgeschlagene Linie der Westbahn ausging, eine Schwierigkeit, die, wie so manche andere auf den bis jetzt bearbeiteten Strecken der Würtembergischen Eisenbahnen, nur durch die Annahme von Steigungsverhältnissen überwunden werden konnten, wie sie zwar die ältern v. Seegerschen und Bühlerschen Pläne nicht enthalten, wie sie aber gleichwohl die neueren Erfahrungen und Verbesserungen in dem Eisenbahnbetriebe als vollkommen zulässig ausweisen, nämlich Steigungen von 1 : 125 bis 1 : 100. Mit solchen Steigungsverhältnissen und indem er, die zerrissenen Gehänge des Enzthales vermeidend, die Hochebene diesseits und jenseits verfolgte, gelang es ihm, eine Linie zu ermitteln, welcher nicht allein der Vorzug möglichst geringer Länge, sondern auch das Verdienst zuerkannt werden muß, daß sie, mit Ausnahme des Viadukts über das Enzthal, weder Bauten noch Erdarbeiten von größerem Belang erfordert.

Die Linie folgt von Eglosheim bis Bissingen in ihrer allgemeinen Richtung der v. Seegerschen Linie, anstatt aber bei der Bissinger Sägemühle sich an das rechtseitige Gehänge des Enzthales hinzuziehen, überschreitet sie an diesem Punkte das Enzthal mittelst eines Viadukts von 160 Fuß Höhe

und 1800 Fuß Länge und setzt sodann ihren Weg über die Hochebene jenseits bei Sersheim und Klein-Gattbach nach Illingen fort, wo sie mit der v. Seegerschen Linie wieder zusammentrifft. Diese Linie ist es, welche im Laufe des Herbstes 1844 einer detaillirten Bearbeitung unterworfen und mit einigen nöthigen Abänderungen in Beziehung auf Alignement der für die Strecke der Westbahn von Ludwigsburg bis Illingen vorliegenden Kostenberechnung zu Grunde gelegt worden ist.

Eine besondere Beleuchtung verdient auf der Linie von Ludwigsburg bis Illingen nur ein Bauwerk, der bereits erwähnte Viadukt über das Enzthal. Die Eisenbahn wird mittelst desselben in einer Höhe von 160 Fuß über dem Wasserspiegel der Enz über das Thal geführt, und ungeachtet durch ausgedehnte Terrain-Untersuchungen die schmalste Stelle des Enzthales für den Uebergang ermittelt worden ist, so beträgt die Länge desselben, wenn man die größte Höhe der Aufdämmungen zu beiden Seiten des Thales zu 50 Fuß annimmt, immerhin 1800 Fuß. Seine Kosten berechnen sich unter der Voraussetzung, daß derselbe steinerne Pfeiler und hölzernen Oberbau erhält, auf 1,400000 fl. Es wird dieser Viadukt, wenn er auch an Höhe sowohl als an Länge in andern Ländern seines Gleichen findet, jedenfalls das bei weitem bedeutendste Bauwerk dieser Art sein, welches die Würtembergischen Eisenbahnen nothwendig machen. Wollte man eine Umgehung desselben versuchen, so würde man durch die Uebergänge der Seitenzuflüsse des Enzthales und des Enzthales selbst an einem weiter oder unten gelegenen Punkte eine Reihe von Bauten erhalten, deren Gesammtkosten die Kosten des Viadukts bei Bissingen wahrscheinlich übersteigen würden, wenn auch die durch ein solches Auskunftsmittel bedingte größere Bahnlänge für den Bau und Betrieb außer Acht gelassen wird. Bedenkt man ferner, daß mit dem Enz-Viadukt bei Bissingen im Uebrigen eine hinsichtlich der Grund-Erwerbung und Bauten vortheilhaftere Linie erkauft wird, als sie in irgend einer andern Richtung gefunden werden kann, so wird man keinen Anstand nehmen, dieses Bauwerk als ein nothwendiges anzuerkennen.

Was die Fortsetzung der Westbahn bis auf die Badische Bahn in der doppelten Richtung über Pforzheim und Bretten betrifft, so wurde dieselbe neuerdings und aus Anlaß der Erörterung der technischen Fragen, welche bei den Anschluß-Verhandlungen mit Baden zur Sprache kommen sollen, von dem Oberbaurath Etzel untersucht, bearbeitet und in einem den beiden Regierungen mitgetheilten Gutachten verglichen.

Es wurde dieser Vergleichung für die Linie über Pforzheim der v. Seegersche Entwurf in Verbindung mit dem Entwurfe der Badischen Ingenieure für die Badische Strecke zu Grunde gelegt. Für die Linie über Bretten wurden die v. Seegerschen Entwürfe einer Revision unterworfen und durch Annahme eines Steigungsmaximums von 1 : 100 der Tunnel auf der Wasserscheide zwischen Schönenberg und Oelbronn auf weniger als auf die Hälfte seiner Länge, nämlich von 2800 Fuß auf 1200 Fuß reduzirt, im Uebrigen aber eine sowohl in Hinsicht auf Längen-Erstreckung als auf Krümmungen wesentlich vortheilhaftere Linie gewonnen.

Die Resultate der Vergleichung der beiden Linien vom Eckenweiher Hofe über Pforzheim und über Bretten auf die Rheinthalbahn führen wir hier nur im Wesentlichen an:

Die Länge der Linie über Pforzheim beträgt 10,79, die Linie über Bretten 8,15 Stunden, daher die letztere Linie an sich um 2,64 Stunden kürzer ist als die erstere. Vergleicht man die Länge der beiden Linien mit Rücksicht auf den Verkehr mit dem Oberrhein einerseits und auf den Verkehr mit dem Unterrhein andererseits, indem man die Entfernung zwischen Bruchsal und Durlach, den beiden Einmündungspunkten auf die Rheinthalbahn, hinzurechnet, so ergiebt sich, daß für den Verkehr mit dem Oberrhein die Linie über Pforzheim um 1,86 Stunden kürzer ist als die Linie über Bretten, für den bei weitem bedeutenderen Verkehr mit dem Unterrhein dagegen die Linie über Bretten um 7,14 Stunden kürzer ist als die Linie über Pforzheim.

Hinsichtlich der Steigungs-Verhältnisse verhalten sich die beiden Linien wie folgt: Die Linie über Pforzheim erfordert auf Badischem Gebiete, um von der Ispringer Höhe auf die Sohle des Königsbacher Thales geführt zu werden, ein Steigungs-Verhältniß von 1:66 auf eine Länge von 25000 Fuß. Die Linie über Bretten kann in dem Steigungsmaximum 1:100, welches für die Strecke der westöstlichen Bahn vom Rheinthale bis an den Fuß der schwäbischen Alp angenommen worden ist, ohne irgend erhebliche Arbeiten durchgeführt werden, wobei zu bemerken ist, daß das Steigungs-Verhältniß von 1:100 unter der Voraussetzung, daß der Anschluß in Bretten Statt findet, auf die Würtembergische Seite fällt, von Bretten aus aber die Bahn mit den günstigen Steigungs-Verhältnissen auf die Rheinthalbahn geführt werden kann, welche letztere auszeichnen. Die Wahl der Linie über Pforzheim würde unter Voraussetzung, daß der Anschluß in Pforzheim Statt findet, Baden in die Nothwendigkeit versetzen, für die Strecke von Durlach bis Pforzheim, welche in ihren Steigungs-Verhältnissen von der Rheinthalbahn auffallend abweicht, ein eigenes, von dem der Rheinthalbahn verschiedenes Betriebsmaterial anzuschaffen.

Die Wahl der Linie über Bretten dagegen würde Baden gestatten, das Betriebsmaterial der Rheinthalbahn auch auf der Strecke von Bruchsal bis Bretten zu verwenden, während Würtemberg auf der einen wie auf der andern Linie vom Anschlußpunkt bis an den Fuß der schwäbischen Alp ein und dasselbe Betriebsmaterial benutzen könnte. Daß unter solchen Umständen hinsichtlich der wünschenswerthen Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes sowohl im deutschen als im würtembergischen Interesse die Linie über Bretten den Vorzug verdient, leuchtet von selbst ein.

Die Anlagekosten der Linie über Pforzheim werden sich um etwa 1,500000 fl., die jährlichen Betriebskosten, unter Voraussetzung eines Minimums von Frequenz, um etwa 50000 fl. höher belaufen als die Anlage- und Betriebskosten der Linie über Bretten.

Für Würtemberg werden, unter Voraussetzung des Anschlusses bei Pforzheim oder bei Bretten, die Anlagekosten in der einen oder der andern Rich-

tung sich nahezu gleichstellen, die jährlichen Betriebskosten aber sowohl der größern Länge als der ungünstigeren Steigungs-Verhältnisse der Würtembergischen Bahnstrecke wegen, für die Linie über Bretten sich etwas höher berechnen als für die Linie über Pforzheim.

Wenn nun außer den angeführten noch andere Rücksichten von kommerzieller, staatswirthschaftlicher und politischer Natur aufs Dringendste für die Linie über Bretten sprechen, so glaubt man Würtembergischer Seits nur diese Linie zur Ausführung bringen zu können, und sie wird deshalb den nachstehenden Berechnungen zum Grunde gelegt.

Die Länge der v. Seegerschen Linie betrug vom Heilbronner Thor in Ludwigsburg bis an die Landesgrenze bei Knittlingen gerechnet, mit Einschluß einer auf Badisches Territorium fallenden isolirten Strecke, rund 13 Stunden. Die Länge der Linie über Bretten beträgt vom Bahnhofe in Ludwigsburg bis auf die Landesgrenze bei Klein-Villars gerechnet, rund 10 Stunden. Letztere ist daher um 3 Stunden kürzer als erstere.

Das Steigungsmaximum der v. Seegerschen Linie ist 1 : 200, das Steigungsmaximum der letzt berechneten 1 : 100, daher in dieser Beziehung die v. Seegersche Linie entschieden die vorzüglichere ist.

Der kleinste Krümmungs-Halbmesser der v. Seegerschen Linie ist 1080 Fuß, der kleinste Krümmungs-Halbmesser der zuletzt berechneten Linie 2000 Fuß, wonach in dieser Hinsicht der letzteren Linie der Vorzug gebührt.

c. Die Anlagekosten

der beiden Linien sind, für eine Doppelbahn berechnet, in folgender Tabelle nach Rubriken zusammengestellt, wobei für die v. Seegersche Linie die auf dem Landtage von 1841 bis 1843 den Ständen vorgelegten Tabellen benutzt sind.

	Grund-Erwerbung.		Herstellung des Unterbaues.												Oberbau.			Bahngebäude.		Insgemein.	Gesammte Anlagekosten.	
			Allgemeine Zubereitung der Baustellen.	Planie.		Stütz- und Futtermauern, Pflaster.		Tunnel.		Brücken, Durchlässe und Kanäle.		Straßenbau.	Fluß- und Uferbauten.	Bettung, Schwellen, Schienen 2c. incl. Legen derselben.	Einfriedigung und Schranken.		Für die Aufsicht.	Bahnhöfe.			
	fl.	kr.	fl.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	fl.	fl.	fl.	kr.	fl.	fl.	fl.	fl.	kr.
Aelterer Voranschlag .	152755	22	—	1,117152	20	275427	54	192157	5	690307	16	—	—	2,657104	35610	46	40800	280000	171400	5,612714	43
Neuerer Voranschlag .	352175	—	500	522000	—	21400	—	250000	- -	1,566180	—	35280	—	1,437370	30000	—	70000	275000	200000	4,759905	—
																			Differenz	852809	—

Man entnimmt hieraus, daß die Anlagekosten der Westbahn von Ludwigsburg bis an die Badische Grenze nach den neueren Berechnungen sich um 852809 fl. niedriger stellen als nach den auf dem Landtage von 1841 bis 1843 den Ständen vorgelegten, ein Unterschied, welcher bei einer um 3 Stunden abgekürzten und mit viel stärkeren Steigungs-Verhältnissen angelegten Bahn nicht sehr bedeutend erscheint. Der Grund hiervon liegt eines Theils darin, daß den älteren Voranschlägen die jedenfalls unzulängliche Kronenbreite der Bahn von 23 Fuß zu Grunde liegt, während dieselbe in den neueren Entwürfen zu 26 Fuß festgesetzt ist; besonders aber in dem Umstande, daß in den den Ständen vorgelegten Tabellen beinahe sämmtliche Preisansätze viel zu niedrig gegriffen sind. Es ist nämlich in den neueren Voranschlägen der Aufwand für Grund-Erwerbung und Bahnhöfe durchschnittlich um mehr als 100 Prozent, für Erdarbeiten um etwa 30 Prozent und für Futtermauern um etwa 50 Prozent höher berechnet als in den älteren.

Hierbei ist zu bemerken, daß die ältere Linie sich durchschnittlich auf einem viel theueren Grunde hinzieht als die neuere, und ferner, daß die in den ständischen Tabellen in der Rubrik „Bahnhöfe" aufgeführten Ziffern nicht allein die Baulichkeiten, sondern auch die Grund-Erwerbung und sämmtliche Ausstattung für die Bahnhöfe begreifen, während in den neueren Voranschlägen für Grund-Erwerbung und Ausstattung der Bahnhöfe besondere Summen vorgesehen sind. Würde der v. Seegersche Entwurf nach den Preisansätzen im neueren Anschlage berechnet, so würde hierdurch die wirkliche Differenz in den Anlagekosten beider Linien, zugleich aber auch die Ueberzeugung gewonnen werden, daß die in den ständischen Tabellen ausgewiesene Summe für die Ausführung der v. Seegerschen Linie bei weitem nicht ausgereicht hätte.

Von der zu 4,759905 fl. ausgewiesenen Summe kommen für ein zweites Geleise, dessen Anlegung einer späteren Periode vorbehalten werden soll, in Abzug 555347 fl.; es verblieben demnach als vorläufiger Gesammtaufwand für die Bahn von Ludwigsburg bis an die Badische Grenze 4,204558 fl. oder etwa 2,400803 Thlr.; hierzu treten noch als muthmaßlicher Aufwand für die Anschaffung der Betriebsmittel (Lokomotive, Wagen) 323023 fl., im Ganzen also 4,495581 fl., oder in runder Summe 4,500000 fl. oder 2,569500 Thlr., wonach sich die Durchschnittskosten einer Meile auf 513900 fl. berechnen.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Da man Stuttgart als Mittelpunkt des ganzen Würtembergischen Eisenbahnnetzes betrachten, und somit die Bahn von Stuttgart bis Klein-Villars an der Badischen Grenze (Westbahn) als ein Ganzes ansehen muß, so geben wir in nachstehender Tabelle eine Zusammenstellung sämmtlicher Steigungen auf dieser ganzen Linie:

Länge. Fuß.	Steigung. Fuß.	Gefäll. Fuß.	Steigungs-Verhältniß. Fuß.	Höhe über dem Meere. Fuß.	Bemerkungen.
948	—	—	horizontal	860,50	Stuttgarter Bahnhof.
10746	85,18	—	1 : 126	945,68	
3000	10,00	—	1 : 300	955,68	Tunnel.
7270,7	9,70	—	1 : 750	965,37	
2300	13,72	—	1 : 167,6	979,09	
600	—	—	horizontal	979,09	Zuffenhausen.
6371,2	49,01	—	1 : 130	1028,10	
2300	14,37	—	1 : 160	1042,47	
4100	—	—	horizontal	1042,47	Kornwestheim.
2500	13,88	—	1 : 180	1056,35	
4000	—	4,00	1 : 1000	1052,35	
3687	—	29,60	1 : 125	1022,75	
1000	—	—	horizontal	1022,75	Ludwigsburger Bahnhof.
14344	—	114,75	1 : 125	908	
1456	—	—	horizontal	908	Hohenasperg.
5750	—	46	1 : 125	862	
2500	—	—	horizontal	862	Thamm.
6750	—	45	1 : 150	817	
2750	—	22	1 : 125	795	
2000	—	—	horizontal	795	Enz-Uebergang.
9800	98	—	1 : 100	893	
2400	12	—	1 : 200	905	
950	—	—	horizontal	905	
7000	—	35	1 : 200	870	
3000	—	10	1 : 300	860	
5800	—	29	1 : 200	831	
950	—	—	horizontal	831	Klein-Glattbach.
4400	22	—	1 : 200	853	
7540	—	58	1 : 130	795	
1000	—	—	horizontal	795	Illingen.
9750	78	—	1 : 125	873	
2800	14	—	1 : 200	859	
1000	—	—	horizontal	859	Eckenweiher Hof.
2000	10	—	1 : 200	849	
9160	—	—	horizontal	849	
10200	68	—	1 : 150	917	
1450	—	—	horizontal	917	Tunnel.
15800	—	158	1 : 100	759	Landesgrenze bei Klein-Villars.
Summe	497,86	551,35			

Gesammtlänge = 179373 Fuß = 13 Stunden 10373 Fuß.

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Diese stellen sich auf der ganzen Linie von Stuttgart bis Ulm wie folgt:

Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.	Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.
948	—	Stuttgarter Bahnhof	1780	3500	
1927,1	2550		5050	—	
2408,3	1800	Reiterkaserne.	1870	8000	
2017,8	1800		6050	—	
1194	—		850	2500	Klein-Glattbach.
2472,3	2822		1700	3000	
4564	—	Tunnel.	6140	—	
3404	2198		2050	5000	
2135,9	1809,2		1390	3500	
1605	—		5990	—	Illingen.
4054,9	3300	Zuffenhausen.	880	10000	
1122	—		3530	—	
2031,2	3900		1430	10000	
11710	—	Kornwestheim.	2160	—	
2309,6	5954,8		1030	3000	
2293,1	4100		5520	—	Eckenweiher Hof.
1625,7	2968,3		1080	3000	
2000	—	Ludwigsburg. Bahn-	4400	—	Schönenberg.
700	2400	hof.	1600	2000	
400	—		1070	3000	
2900	2000		2270	—	
3100	—		1560	10000	
4500	3750		6360	—	Tunnel.
3200	—	Hohenasperg.	1040	3000	
2200	2000		2200	3000	
1100	—		1230	—	
2500	3000		1440	4000	
5250	—	Thamm.	2210	—	
2650	4000		3350	2200	
6360	—	Enz-Uebergang.	2570	3000	
1640	2000		1000	5000	Klein-Villars.
3300	2800		750	—	Landesgrenze.
2150	3000				
6050	—				

Länge sämmtlicher Geraden . 100263 Fuß.
" " Kurven . 79110 "
Totallänge 179373 Fuß = 13 St. 10373 Fuß.

Es ist zu bemerken, daß die in vorstehenden Tabellen enthaltenen Angaben über die Strecke von Stuttgart nach Ludwigsburg mit den Seite 1179 und 1183 gegebenen Ziffern aus dem Grunde nicht mehr genau stimmen, weil in Folge der detaillirten Vermessung und Feststellung jener Linien manche kleine Aenderungen in dem Situationsplan sowohl als in dem Längenprofile vorgenommen worden sind.

3. Nordbahn von Thamm nach Heilbronn.

a. Geschichte derselben.

Die Wichtigkeit und Dringlichkeit des Baues dieser Bahn war schon im Jahre 1839 von der Regierung anerkannt und ausdrücklich auf ihre erhöhte Bedeutung wegen der Badischen Rheinthalbahn aufmerksam gemacht worden. Obwohl sie aus diesen Gründen im Jahre 1842 von der Eisenbahn-

Kommission und der Kammer genehmigt wurde, so verzögerte sich der Angriff des Baues doch so, daß man in Heilbronn den Entschluß faßte, denselben durch Privatmittel auszuführen. Der Stadtrath daselbst stellte nämlich unterm 20. Januar 1844 an das Finanzministerium das Gesuch um Konzession zur Erbauung einer Eisenbahn von Heilbronn bis in die Gegend von Ludwigsburg aus Privatmitteln, und bat zugleich um 3½prozentige Zinsengarantie oder aber um Betheiligung des Staats mit dem vierten Theile des erforderlichen Kapitals, aus welchem derselbe so lange auf Zinsen verzichten sollte, bis die übrigen Kapitalien 4 Prozent bezögen. Da sich hierbei einige Anstände ergaben, so erhielt derselbe vom Finanzministerium als Antwort, daß vor Beseitigung derselben die Erörterung der Vorfrage, ob überhaupt die Bahn nach Heilbronn an eine Privatgesellschaft zu überlassen wäre, gehindert sei. Nachdem sofort durch eine weitere Eingabe vom 6. Februar 1845 der Stadtrath diese Anstände beseitigt hatte, wurde die Eisenbahn-Kommission zum Bericht über das fragliche Gesuch aufgefordert. Dieser Bericht vom 25. Februar fiel gegen das Gesuch aus, indem die Kommission sich gegen eine Konzessions-Ertheilung erklärte, nicht allein aus allgemeinen Gründen, die eine Mischung von Staats- und Privat-Eisenbahnen, zumal in einem kleineren Lande, nicht anriethen und die schon früher gegen Privatbahnen überhaupt geltend gemacht worden seien; sondern auch aus besonderen Rücksichten, die sich einer so kurzen Privatbahn von Heilbronn bis Thamm bezüglich des ökonomischen Punktes, wie der Vermehrung der Anlagekosten durch gleichzeitigen Bau der West- und Nordbahn, der Kostbarkeit einer eigenen Verwaltung und des theuren Betriebes, ferner wegen der Konkurrenz mit der Staatsbahn und der hieraus erwachsenden Mißstände und Reibungen entgegenstellten.

Später, am 4. März, übergab das in Heilbronn zusammengetretene Eisenbahn-Komité in Folge der Verhandlungen in der zweiten Kammer zu Karlsruhe wegen der Verbindung zwischen Baden und Würtemberg die dringende Bitte um möglichst baldigen Bau der Eisenbahn von Ludwigsburg nach Heilbronn auf Staatskosten, wobei dasselbe für den Fall der Nichtgewährung dieser Bitte jene frühere um Konzession für eine Privatgesellschaft wiederholte.

Das Finanzministerium traf indessen eine weitere Verfügung in dieser Sache nicht, sondern legte dieselbe zur Begutachtung der Kammer der Abgeordneten vor.

In der Sitzung vom 15. Juli kam diese Angelegenheit daselbst zur Sprache und wurden nach erstattetem Bericht der Eisenbahn-Kommission und vielfachen Debatten folgende, von der letzteren gestellten Anträge genehmigt:

1. Die Petition des Ausschusses der Stadt- und Amtverwaltung von Marbach um Verwendung bei der Staatsregierung, daß die Nordbahn durch das Murr- und Bottwar-Thal geführt werde, der Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen;
2. gegen die Staatsregierung auszusprechen: der rasche Ausbau der Nordbahn bis Heilbronn im Laufe der Finanzperiode von 1845—1848

stelle sich nach der Ansicht der Kammer als dringende Aufgabe dar, und die Kammer sei daher bereit, die hierfür erforderlichen, mittelst Anlehens aufzunehmenden Mittel zu gewähren;

3. daß die Erwerbung des Bodens zu doppelter oder einfacher Spur der Regierung zum Ermessen anheimgestellt werden soll, ohne eine bestimmte Ansicht auszusprechen.

Auf der ganzen Bahnstrecke von Ludwigsburg bis Heilbronn werden seitdem die speziellen Vorarbeiten und die Expropriationsgeschäfte mit der größten Thätigkeit betrieben; an dem Tunnel bei Laufen, der ganz durch Felsen getrieben werden muß, wird eifrig gesprengt; eine bedeutende über die Enz zu führende Brücke ist in Angriff genommen, und die Erdarbeiten und Kunstbauten zwischen Ludwigsburg und Bietigheim sind in Akkord gegeben, so daß zu hoffen ist, die ganze Strecke von Ludwigsburg bis Heilbronn gegen Ende des Jahres 1848 dem Betriebe übergeben zu sehen.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die ersten Untersuchungen für diese Strecke der Würtembergischen Eisenbahnen waren von Generalmajor v. Seeger vorgenommen worden. Im Zusammenhang mit seinem Entwurfe für die Westbahn hatte er vorgeschlagen, die Nordbahn bei Eglosheim von der Westbahn abzulenken, dem Laufe des Saubachs zu folgen, den Wehbach zu übersetzen und sich bei Bietigheim dem rechten Enzufer zu nähern. Dort sollte das Enzthal übersetzt, die Bahn sofort auf dem linken Gehänge des Enz- und Neckarthales niedergeführt werden und bei Heilbronn die Sohle des Neckarthales erreichen. Die stärkste Steigung, welche auf dieser Linie vorkam, betrug 1 : 255, ein Verhältniß, welches auf der Strecke von Eglosheim bis Laufen nur durch eine Reihe höchst bedeutender Erdarbeiten und Kunstbauten erkauft werden konnte. Die Bahn überschreitet nämlich die Niederung von Seegut mittelst eines 4000 Fuß langen, an seiner höchsten Stelle 50 Fuß hohen Dammes, das Enzthal unterhalb Bietigheim mittelst eines 158 Fuß hohen und 1800 Fuß langen Viadukts, zwei Seitenthaleinschnitte des Enzthales unterhalb Bietigheim in einer Höhe von 75 und beziehungsweise 118 Fuß Höhe, den Steinbach bei Besigheim in einer Höhe von 79 Fuß, durchbricht den Fuß des Schalksteins mittelst eines 433 Fuß langen Tunnels und übersetzt den Baumbach bei Wahlheim in einer Höhe von 69 Fuß. Hinter Kirchheim wird die Bahn auf einem 6000 Fuß langen, an seiner höchsten Stelle 79 Fuß hohen Damme durchgeführt, bricht unmittelbar darauf durch den Sattel zwischen Kirchheim und Laufen mittelst eines 3055 Fuß langen Tunnels und übersetzt das alte Neckarbett und das Zaberthal in einer Höhe von 63, beziehungsweise 66 Fuß. Von Laufen an erreicht die Bahn ohne weitere Schwierigkeiten von Bedeutung auf dem linken Neckarufer, und zwar in der Nähe des Hafens, die Stadt Heilbronn.

Die Aenderungen, welche in Folge der von dem Oberbaurath v. Bühler im Jahre 1841 begonnenen Revision mit sämmtlichen Entwürfen für die

Würtembergischen Eisenbahnen vorgenommen wurden, erstreckten sich auch auf die Heilbronner Linie.

Die Westbahn sollte von der Hochebene bei Asperg durch das Remminger Thal, von dessen Ausmündung am rechtseitigen Gehänge des Enzthales weiter ziehen und oberhalb Besigheim die Enz überschreiten. Von hier aus sollte die Linie, durchaus tiefer als die v. Seegersche, an Besigheim, mit Vermeidung des Tunnels bei Wahlheim, hinter Kirchheim vorüber, und sofort in gerader Linie auf Laufen zugeführt werden, wodurch die Länge des Tunnels bei Kirchheim auf etwa 2000 Fuß reduzirt worden wäre, und weiterhin, im Allgemeinen mit der v. Seegerschen Linie zusammenfallend, Heilbronn erreichen. So viel sich aus den unvollendet gebliebenen Vorarbeiten schließen läßt, würde diese Linie, mit Ausnahme des Remminger Thales, welches für einen Eisenbahnzug als sehr ungünstig bezeichnet werden muß, die bedeutendsten und kostspieligsten Bauwerke der v. Seegerschen Linie beseitigt haben, und daher mit erheblich geringeren Kosten auszuführen gewesen sein.

Eben diese von dem Oberbaurath v. Bühler untersuchte Linie ist es, für welche sich der österreichische Ingenieur L. Negrelli in seinem Gutachten über die Würtembergischen Eisenbahnen ausspricht.

Ungefähr in dieselbe Zeit fällt eine Untersuchung der neuerdings in veränderter Gestalt wieder in Vorschlag gebrachten Richtung der Nordbahn durch das Bottwar- und Schozachthal. Sie gründete sich auf die damals bestehende Voraussetzung, daß die Bahn von Kannstadt nach Ludwigsburg dem Laufe des Neckars folgen werde, wurde indessen nur so weit bearbeitet, als nothwendig war, um die Ueberzeugung zu gewinnen, daß diese Linie, welche den Verkehr von dem seit Jahrhunderten gewohnten kürzesten Wege und von der unmittelbaren Berührung mehrerer bevölkerten Orte abziehen müßte, in der untersuchten Richtung auch in technischer Beziehung keine Vortheile darbiete.

In Folge der Untersuchungen des englischen Ingenieurs Vignoles wurde der Westbahn eine von der von dem Generalmajor v. Seeger vorgeschlagenen abweichende Richtung gegeben. Da sich indessen die als nothwendig erachteten Abweichungen vorzugsweise auf die Strecke jenseits des Enzthales beziehen, so wurde durch dieselbe der v. Seegersche Anschluß der Nordbahn an die Westbahn nicht präjudizirt, und konnte in Hinsicht ihrer allgemeinen Richtung die v. Seegersche Linie für die Nordbahn, jedoch mit wesentlichen Abänderungen im Längenprofile, beibehalten werden.

Vignoles giebt indessen hinsichtlich der Einzelnheiten der Linie von Thamm nach Heilbronn nur Vermuthungen, den Rath, das Terrain, welches die Linie zu durchziehen hat, sorgfältig zu untersuchen und immer die vortheilhafteste Richtung zu wählen. Nur über einen Punkt spricht er sich mit Bestimmtheit aus, und zwar über die Strecke von Thamm bis auf die Sohle des Enzthales, auf welcher er eine mit stehender Maschine zu betreibende schiefe Ebene, und zwar mit Benutzung des atmosphärischen Systems, angelegt wissen will.

Die Vorarbeiten Behufs der definitiven Feststellung der Nordbahn wurden von den Würtembergischen Ober-Ingenieuren Etzel, Klein und Knoll gegen Ende des Jahres 1844 wieder aufgenommen. Eine flüchtige Untersuchung der Strecke von Thamm bis Besigheim stellte außer Zweifel, daß die Bahn von dem Bahnhofe bei Thamm aus mit einem Gefälle von 1:100 ohne irgend erhebliche Erdarbeiten oder Kunstbauten, an dem rechtseitigen Gehänge des Enzthales bis auf dessen Sohle, welche sie noch oberhalb Besigheim erreicht, niedergeführt werden kann, einem Gefälle, welches für den Lokomotivbetrieb keine Art von Bedenken erregen kann, und in Berücksichtigung der Terrain-Verhältnisse Würtembergs, mit Ausnahme des Alp-Ueberganges, auch auf den übrigen Strecken der Eisenbahnen als Maximum angenommen und häufig angewendet werden muß.

Die Terrain-Untersuchungen wurden bis in die Gegend von Besigheim fortgesetzt und sodann mit sämmtlichen früheren Vorarbeiten für die Nordbahn an Professor Breymann an der polytechnischen Schule zu Stuttgart übergeben, welcher im Auftrag der Stadt Heilbronn und mit Zustimmung des Königl. Finanzministeriums diesen Theil der Vorarbeiten für die Würtembergischen Eisenbahnen übernahm und den Entwurf und Kostenanschlag für die Nordbahn im Detail bearbeitete.

Hiernach zweigt sich die Bahn in der Nähe des Dorfes Thamm, wo die bis dahin vereinigte Nord- und Westbahn auf eine größere Linie gerade und horizontal läuft, erstere mit einer Krümmung von 1800 Fuß Halbmesser in nördlicher Richtung ab, überschreitet die Straße von Ludwigsburg nach Bissingen und nach Bietigheim in gleicher Höhe und erreicht mit mehreren sanften Krümmungen die von Bietigheim nach Groß-Ingersheim führende Straße ebenfalls in gleicher Höhe, 5000 Fuß von ersterem Orte entfernt. Hier ist ein Halteplatz angenommen. Die Bahn steigt sodann an der rechten Wand des Enzthales hinab, und übersetzt die Enz nahe bei Besigheim in einer Höhe von etwa 22 Fuß mittelst einer 576 Fuß langen Brücke. Dicht vor dieser Stadt kommt ein Bahnhof zu liegen. Mittelst einiger Krümmungen, deren stärkste jedoch 1600 Fuß Halbmesser hat, wird sodann die Ebene des Neckarthales auf dem linken Ufer dieses Flusses erreicht, jenseits des Dorfes Wahlheim die Straße mittelst einer Brücke übersetzt und nahe bei Gemmrigheim am Neckar hinziehend, die Ebene zwischen Kirchheim und dem Neckar gewonnen. Diese wird mit einem Damm von 18 Fuß Höhe überschritten, von welchem aus man in einen Tunnel von 2175 Fuß eintritt und das alte Neckarbett oberhalb Lauffen in der Nähe des Seehauses erreicht. Die Sohle des Tunnels liegt 238 Fuß unter dem höchsten Punkte des Terrains über dem Tunnel. Um diesen Tunnel zu umgehen, wäre ein Umweg von beinahe ¾ Stunden Länge durch sehr theure Grundstücke mit bedeutenden Erdarbeiten und ungünstigen Krümmungs-Verhältnissen nöthig, weshalb sich die Tunnellinie als ökonomischer zeigt. Jenseits des Tunnels wird der Thalweg des alten Neckarbettes mittelst eines kurzen Dammes und einer 10 Fuß weiten Brücke überschritten, und die Bahn zieht sich nun, ohne große Erdbewegungen zu bedingen, nachdem sie die von Bracken-

heim nach Lauffen führende Straße in gleicher Höhe übersetzt hat, in sanften Krümmungen bis vor das Dorf Lauffen, wo, hart an der Brackenheimer Straße liegend, ein Bahnhof projektirt ist. Von hier aus durchschneidet die Bahn auf einem etwa 20 Fuß hohen Damme die Niederung des Dorfes Lauffen, übersetzt den Zaberfluß mittelst einer Brücke von 40 Fuß Weite, und gewinnt so jenseits Lauffen die Höhe hart am linken Ufer des Neckars. Von Lauffen bis Heilbronn stellen sich die Terrain-Verhältnisse günstiger, indem die Bahnlinie, ohne besondere Bauobjekte zu veranlassen, in Krümmungen von großem Halbmesser am Fuße der linken Neckarthalwand hinzieht, bei der Nordheimer Sägemühle das von Nordheim herabziehende Thal mittelst einer Brücke von 120 Fuß Länge übersetzt und so das Dorf Klingenberg erreicht. Hier wird wieder eine Brücke nöthig. Die von dem genannten Orte nach Heilbronn ziehende Straße wird im Niveau übersetzt und die Bahn erreicht, auf der linken Seite der genannten Straße bleibend, das Dorf Böckingen. Hier war zu wählen, ob man, auf dem linken Neckarufer bleibend, Heilbronn in der Gegend des Neckarthores zu erreichen oder diese Annäherung auf dem rechten Ufer in der Gegend des Fleinerthores zu bewirken habe. Beide Richtungen sind, und zwar jede mit einer Variante, entworfen und berechnet, unterscheiden sich aber in den Kosten nur unbedeutend, da der in dem einen Falle nöthigen Brücke über den Neckar, in dem andern Falle eine längere Aufdämmung mit Durchlässen gegenübersteht.

Die revidirenden Ober-Ingenieure haben eine der beiden Varianten des linken Neckarufers gewählt, welche um 24600 fl. theurer als die eine und um 16600 fl. wohlfeiler als die andere Variante des rechten Neckarufers angeschlagen ist.

Die Länge der Bahn in dieser Richtung beträgt 8 Stunden, 11000′ oder etwa 4½ deutsche Meilen.

Bahnhöfe sind angenommen: bei Thamm, Besigheim, Lauffen und Heilbronn, nebst einem Halteplatz in der Nähe der Orte Bietigheim und Groß-Ingersdorf, und wird noch in Berathung gezogen werden, ob nicht bei Kirchheim und Klingenberg weitere Halteplätze errichtet werden können.

Wie wir im geschichtlichen Theile der Bahn erwähnt haben, so ist der Regierung anheimgestellt, die von der Stadt Marburg erbetene Richtung der Bahn zwischen Bietigheim und Heilbronn durch das Murr- und Bottwarthal in Erwägung zu ziehen; jedoch wird dieselbe wohl nicht eingeschlagen werden, da sie länger und durch das Vorhandensein nicht geringer Schwierigkeiten bedeutend größere Kosten verursachen würde.

c. Anlagekosten.

Die Anlagekosten der Nordbahn mit Unterbau und Oberbau für eine einfache Spur sind mit den neueren Resultaten und den von den Herren v. Seeger und v. Bühler angestellten Berechnungen in folgender Tabelle zusammengestellt:

	Gebäude und Grund-Erwerbung.		Herstellung des Unterbaues.												Oberbau.				Bahngebäude.		Insgemein.	Gesammte Anlagekosten.	
			Allgemeine Zubereitung der Baustellen.	Planie.		Stütz- und Futtermauern, Pflaster.		Tunnel.		Brücken, Durchlässe und Kanäle.		Straßenbau.	Fluß- und Uferbauten.	Bettung, Schwellen, Schienen ꝛc. incl. Legen derselben.		Einfriedigung und Schranken.		Für die Aufsicht.	Bahnhöfe.			
	fl.	kr.	fl.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	fl.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	fl.	fl.	fl.	kr.
Aelterer Voranschlag .	96733	11	—	1,202532	49	182958	44	160885	58	1,586524	12	27018	—	2,312002	15	19391	58	34000	83900	157150	5,863097	7
Neuerer Voranschlag .	350000	—	—	230000	—	228800	—	435000	- -	700000	—	15000	—	740250	—	25000	—	54000	320000	125000	3,223050	—
Differenz																					2,640047	7

Man entnimmt aus dieser Tabelle, daß die Anlagekosten der Strecke von Thamm nach Heilbronn sich nach dem neuen Voranschlag um

2,640047 fl.

niedriger berechnen als nach dem älteren. Vergleicht man die beiden Linien nach ihren Längenprofilen, so erscheint diese Differenz begründet. Die Voranschläge des Generalmajors v. Seeger gründen sich auf richtige und genaue Berechnungen der Massen; seine durchaus zu niedrigen Preisansätze aber wurden bei Gelegenheit der von dem Oberbaurath v. Bühler vorgenommenen Revision der Entwürfe für die Nordbahn durch Zuschlag von 50 Proz. zu der Voranschlagssumme für Kunstbauten und von 70 Proz. für den Oberbau erhöht.

Zu den angegebenen Anschlagskosten von 3,223050 fl. treten noch für Betriebsmittel 332000 fl., so daß der Gesammtaufwand 3,555250 fl. oder etwa 2,030048 Thlr. beträgt. Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich demnach auf 451120 Thlr.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Diese stellen sich nach den neuern Entwürfen, wie folgt:

Länge. Fuß.	Steigung. Fuß.	Gefäll. Fuß.	Steigungs-Verhältniß. Fuß.	Höhe über dem Meere. Fuß.	Bemerkungen.
—	—	—	—	862	Thamm.
4760	—	34	1 : 140	828	
5920	—	29	1 : 204	799	
6320	—	57	1 : 111	742	
700	—	—	horizontal	742	Bietigheim.
12000	—	120	1 : 100	622	
4300	—	—	horizontal	622	Besigheim.
7000	13	—	1 : 538	635	
11000	—	21	1 : 528,57	614	Walheim.
2500	—	6	1 : 416,6	608	
3000	—	—	horizontal	608	Kirchheim.
4050	—	27	1 : 150	581	Tunnel.
9450	4	—	1 : 2362,5	585	
4220	—	—	horizontal	585	
18020	—	25	1 : 720,8	560	
4760	—	4	1 : 1190	556	Klingenberg.
15000	—	16	1 : 937,5	540	Böckingen.
2000	—	—	horizontal	540	Zimmerplatz in Heilbronn.
Gesammtlänge 115000 Fuß = 8 Stunden 11000 Fuß.					
8500	—	8	1 : 937,5	548	
3500	5	—	1 : 700	553	
5000	—	—	horizontal	553	Rond'sche Fabrik.
Gesammtlänge 115000 Fuß = 8 Stunden 11000 Fuß.					
8500	—	8	1 : 937,5	548	
3500	5	—	1 : 700	553	
3500	20	—	1 : 175	573	
2000	—	—	horizontal	573	Rosenberg.
Gesammtlänge 115500 Fuß = 8 Stunden 11500 Fuß.					

Der obere kleinere Theil der Linie, von der Höhe bei Thamm bis zur Thalebene von Besigheim, hat ein von dem unteren größeren sehr verschiedenes Gefäll. Der Höhen-Unterschied des ersteren beträgt auf 29700 Fuß Länge 240 Fuß, also mittlere Steigung 1 : 123,75. Das Maximum der letzteren beträgt auf 12000 Fuß Länge 1:100, wodurch nicht nur der Enz-Uebergang bei Besigheim in der geringen Höhe von 22 Fuß möglich gemacht, sondern auch die Thalebene des Neckars schon bei genannter Stadt gewonnen und erhebliche Vortheile in Bezug auf Grunderwerb u. s. w. erzielt würden. Weit günstiger stellen sich die Verhältnisse von Besigheim bis Heilbronn (85000 Fuß), wo die mittlere Steigung nur 1:1036,59, die stärkste (auf 4050 Fuß) 1:150 beträgt und eine Strecke von 13520 Fuß ganz horizontal läuft.

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Diese stellen sich folgendermaßen:

Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.	Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.
1750	1800	Thamm.	1200	—	
1250	3500		2300	6000	
3700	—		2200	7000	
950	2200		1000	—	
1000	—		800	2800	
2250	2000		3200	—	Kirchheim.
1200	—		500	10000	
3900	2000		3000	—	Tunnel.
500	—		1700	1800	
1200	4500		1300	3500	
2300	—		1700	3250	
1200	2000		600	—	
2400	—		1700	2400	
900	4000		1800	4000	
500	—		1400	5500	
1000	3500		600	1600	
240	—		900	—	
1560	4500		700	1200	
500	—		1400	—	Lauffen.
1600	1800		900	1200	
1800	—	Enz-Uebergang.	1400	—	
300	6000		1900	3000	
1600	—		1000	1500	
300	1800		1500	1600	
1200	—	Besigheim.	500	1800	
3400	1600		1900	3000	
900	—		1100	—	
700	1800		1000	4000	
400	—		2100	—	
1000	1600		1400	3250	
1400	—	Wahlheim.	1800	3500	
900	1800		1900	—	
2500	1600		1400	3250	

Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.	Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.
300	—		1200	5500	
1700	5000		1300	1800	
800	—		800	—	Neckar=Uebergang.
1000	5500		1300	1200	
600	3250	Klingenberg.	400	—	
300	1800		400	3000	
1200	6000		900	3000	
1700	—		700	3250	
1000	8000		300	1800	
2800	—		1400	—	
			800	1200	
2000	5500	Böckingen.	500	—	Rosenberg.
6000	—				
600	1600				
900	—	Zimmerplatz.			
1200	5500				
1300	1800				
800	—	Neckar=Uebergang.			
1300	1200				
1000	—				
900	4000				
700	3250				
500	1800				
600	3250				
1200	—	Rond'sche Fabrik.			

Auf der ersten Strecke von Thamm bis Besigheim sind die Krümmungs-Verhältnisse günstig, dagegen fehlt es auf der zweiten von Besigheim bis Heilbronn nicht an zahlreichen Krümmungen, deren Halbmesser jedoch nur bei zwei kurzen Strecken auf 700 und 1400 Fuß Länge, unweit Lauffen bis 1200 Fuß herabsinkt, sonst nirgends aber unter 1600 Fuß beträgt, so daß die Krümmungs=Verhältnisse in Betracht des Terrains günstig genannt werden dürfen.

4. Linie von Eßlingen nach Plochingen.

a. Geschichte derselben.

Schon früher war es die Absicht, die Eisenbahnstrecke von Ludwigsburg bis Plochingen in ihrer ganzen Ausdehnung in Angriff zu nehmen. In Betracht des kurzen Zeitraums, der im Januar 1844 von der verflossenen Finanzperiode noch übrig geblieben war, so wie in Betracht des Aufwandes, welchen nach den Berechnungen vom Februar 1844 schon die Linie von Ludwigsburg nach Eßlingen forderte, wurde der Angriff der Linie von Eßlingen nach Plochingen für die Finanzperiode von 1845 bis 1848 vorbehalten. Demgemäß und insofern durch die Ausführung der Linie von Eßlingen nach Plo-

chingen einerseits ein stark bevölkerter und gewerbtreibender Theil des Landes, das obere Neckarthal, in möglichst kurzer Zeit von den Vortheilen der Würtembergischen Eisenbahnen Nutzen ziehen, andererseits die bereits im Bau begriffene Strecke dieser Bahnen voraussichtlich einen sehr bedeutenden Zuwachs an Frequenz erhalten würde, wurde von den Ständen die Ausführung der Linie von Eßlingen nach Plochingen im Laufe der Finanzperiode von 1845 bis 1848 genehmigt, und hofft man, dieselbe nach dem jetzigen Stande des Baues im Laufe des Jahres 1846, jedenfalls aber bis Mai 1847 herzustellen.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Was die Richtung dieser Linie betrifft, so wurde dieselbe im Zusammenhange mit ihrer Fortsetzung bis Altenstadt und mit Rücksicht auf die wahrscheinliche Einmündung einer Zweigbahn vom obern Neckarthal, in Plochingen schon im September 1843 von dem Oberbaurath Etzel ermittelt und auf den Grund der erforderlichen Vermessungen festgestellt. Die Bahn verfolgt von Eßlingen aus das rechte Neckarufer, bis sie zu Plochingen ihren Endpunkt erreicht. Die Länge derselben beträgt 2½ Stunden oder 1¼ Meile.

c. Die Anlagekosten

berechnen sich für eine Doppelbahn, wie folgt:

Grunderwerbung	147800	fl.
Planie	92720	=
Stütz- und Futtermauern, Pflaster	17400	=
Brücken, Durchläffe und Kanäle	55410	=
Straßenbau	27340	=
Fluß- und Uferbauten	10000	=
Bettung, Schwellen, Schienen 2c., incl. Legen derselben	352000	=
Einfriedigung, Schranken	7000	=
Für die Aufsicht	18000	=
Bahnhöfe	75000	=
Insgemein	30000	=
Gesammte Anlagekosten	832750	fl.

Von dieser Summe kommen für die vorläufige Hinweglassung eines zweiten Geleises in Abzug 136000 fl., dagegen aber für den muthmaßlichen Aufwand für Betriebsmittel, Lokomotive und Wagen in Ansatz 106341 fl., so daß sich für die Finanzperiode von 1845 bis 1848 der Gesammtaufwand für die Bahn von Eßlingen bis Plochingen noch berechnet auf 790091 fl. oder in runder Summe 800000 fl., oder etwa 456800 Thlr.; die Durchschnittskosten einer Meile stellen sich demnach auf 365440 Thlr.

Ueber

d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältnisse

werden wir unter der folgenden Bahn das Nöthige erwähnen, da man beide eigentlich nur als ein Ganzes ansehen kann.

5. Ostbahn. (Von Plochingen nach Ulm.)

a. Geschichte derselben.

Als im Jahre 1835 die Voruntersuchungen für die verschiedenen Eisenbahnlinien Würtembergs eingeleitet wurden, schienen sich für die Richtung der Ostbahn zwei Züge vorzugsweise zu empfehlen, der eine durch die Thäler der Rems, des Kochers, der Brenz und Donau, und der andere durch die Thäler des Neckars und der Fils über die schwäbische Alp nach Ulm. Für beide Richtungen wurden Entwürfe und Kostenvoranschläge bearbeitet, und zwar für die erste vom Generalmajor v. Seeger, für die zweite von dem Oberbaurath v. Bühler. Die Königl. Regierung entschied sich nach reifer Erwägung aller Umstände für die zweite Richtung durch die Thäler des Neckars und der Fils nach Ulm, und wurde dieselbe, nachdem sie auf dem Landtage von 1843 die Zustimmung der Stände erhalten hatte, in dem Gesetze vom 18. April 1843 für die Ostbahn ausdrücklich festgesetzt.

Auch die ersterwähnte Richtung hatte indessen zahlreiche und warme Vertreter gefunden, welche sich durch das erstmalige Fehlschlagen ihrer Hoffnungen von weiteren Versuchen nicht abschrecken ließen, die Vortheile, welche das Remsthal dem Filsthale gegenüber bieten sollte, hervorzuheben und, auf diese Vorzüge gestützt, eine Modifikation des Gesetzes vom 18. April 1843 zu bewirken. Eine Anfechtung der Motive des Gesetzes schien um so eher erlaubt, als

1. die Entwürfe und Voranschläge für beide konkurrirende Linien von zwei in ihren Ansichten wesentlich von einander abweichenden Technikern verfaßt worden waren, und aus diesem Grunde in manchen Beziehungen eine Vergleichung nicht wohl zuließen;
2. weil diese Vergleichung endlich dennoch, und zwar von dem einen der beiden Techniker, wie man annehmen zu müssen glaubte, mit Vorliebe für *seinen* Entwurf angestellt worden war;
3. weil die Entwürfe und Voranschläge eben dieses Technikers schon bei Gelegenheit der Kammer-Verhandlungen sich als mannichfacher Berichtigungen bedürftig zeigten.

Um die in dieser Beziehung gehegten Zweifel zu beseitigen, entschloß sich das Königl. Finanzministerium um so eher, die von den Ständen gewünschte Revision der früheren Entwürfe und Kostenvoranschläge auch auf die Remsthalbahn auszudehnen, als durch weitere Untersuchungen in dieser Richtung theilweise einem andern geäußerten Wunsche entsprochen wurde, die Regierung möchte, so weit es die Arbeiten an der Hauptbahn gestatten, über

die Terrain- und Verkehrs-Verhältnisse in den wichtigeren Thälern des Jaxtkreises Untersuchungen anstellen lassen und nach Umständen wegen des Baues einer Eisenbahn im Jaxtkreise Mittheilungen an die Stände machen.

Es wurden demzufolge schon im Herbste 1844 die Ober-Ingenieure Etzel, Klein und Knoll mit den Untersuchungen der verschiedenen Eisenbahnlinien beauftragt, nach deren Beendigung sich folgende Hauptresultate ergaben:

a. für eine Eisenbahn von Kannstadt über Waiblingen, Aalen nach Nördlingen, auf eine Bahnlänge von 29 Stunden 7500 Fuß, Anlagekosten bei doppeltem Unter- und Oberbau 12,268101 fl., für das Betriebsmaterial 996600 fl., zusammen 13,264701 fl.;

b. für die Verbindung dieser Linie durch das Kocher-, Brenz- und Donauthal mit Ulm und mit der Südbahn, auf eine Länge von 19 Stunden 6500 Fuß, Anlagekosten bei doppeltem Unter- und Oberbau 7,243154 fl., für das Betriebsmaterial 719100 fl., zusammen 7,962254 fl., Gesammtbetrag für beide Linien 21,226955 fl.

Dieser Summe gegenüber stellte sich der veranschlagte Aufwand für eine Bahn von Kannstadt durch das Neckar- und Filsthal über die Alp nach Ulm, mit einer Länge von 23 Stunden 8812 Fuß, bestehend in Anlagekosten

für doppelten Unter- und Oberbau	9,994719 fl.
Aufwand für das Betriebsmaterial	1,120000 =
Zusammen	11,114719 fl.

Hiernach würde eine Bahn von Kannstadt durch das Remsthal nach Nördlingen mit der Verbindung von Aalen nach Ulm 10,112236 fl. mehr kosten als die im Gesetze vom 18. April 1843 bestimmte Linie von Kannstadt durch das Filsthal nach Ulm, wozu noch kommt, daß die letztere Linie um 14 Stunden 10688 Fuß kürzer ist als eine Bahn von Kannstadt durch das Remsthal über Aalen nach Ulm.

Die jährlichen Betriebskosten sind veranschlagt: für die Bahn von Stuttgart nach Ulm durch das Filsthal über Geißlingen zu 367000 fl., im Durchschnitt für die Wegstunde 14800 fl.; für eine Bahn von Stuttgart durch das Remsthal über Aalen nach Ulm (ungerechnet den Flügel nach Nördlingen) im Ganzen zu 535140 fl., im Durchschnitt für die Wegstunde zu 13500 fl., für die letztere Bahn also im Ganzen höher um 168070 fl., im Durchschnitt auf die Wegstunde niederer um 1300 fl.

Außer der Linie von Kannstadt über Waiblingen und Schorndorf durch das Remsthal wurde auch das Terrain für die Abzweigung einer Bahn von dem Filsthal in der Nähe von Göppingen nach dem Remsthal untersucht. Diese Aenderung des Plans hätte aber, wie aus den Berechnungen hervorgeht, nur eine Verminderung des obigen Voranschlags für die Remsbahn von 1,614848 fl. zur Folge, während hierdurch der Weg von Kannstadt nach Nördlingen um 3,6 Stunden verlängert und der größere Theil des Remsthals mit seiner dichten Bevölkerung ausgeschlossen würde.

Die über die Verhältnisse des innern und äußern Verkehrs angestellten Untersuchungen ergaben, daß auch in dieser Beziehung der Linie durch das Filsthal der Vorzug zu geben sei.

Unter solchen Umständen fand die Regierung sich nicht veranlaßt, den Ständen eine Abweichung von der im Gesetz von 1843 bestimmten Linie für die Ost- und Südbahn vorzuschlagen, um so weniger, als eine bei der Königl. Baierischen Regierung gemachte Anfrage, bezüglich des nur schwer und mit großen Kosten zu vermeidenden Uebergangs der Verbindung von Aalen nach Ulm über eine Strecke Baierischen Gebiets, kein großes Entgegenkommen gefunden hatte; dessen nicht zu gedenken, daß der Bau und Betrieb eines Stückes Würtembergischer Bahn auf fremdem Gebiet gar mancherlei Unzuträglichkeiten und Mißständen ausgesetzt war.

Es wurde daher in der Sitzung vom 18. Juli 1845 nach reiflicher Erwägung aller Verhältnisse von der Kammer der Abgeordneten beschlossen, den bei der Kammer eingereichten Petitionen, so weit sie die Verlegung der Ostbahn vom Fils- in das Rems-, Kocher- und Brensthal beträfen, keine Folge zu geben, vielmehr die Staats-Eisenbahn durch das Filsthal von Eßlingen aus in der Richtung nach Ulm noch in der Finanzperiode von 1845 bis 1848 so weit als möglich zu bauen.

In Bezug auf die Ausführung einer Bahn durch das Remsthal nach Nördlingen wurde der gestellte Antrag mit 77 gegen 14 Stimmen angenommen:

„Die Regierung zu ermächtigen, wenn eine Privatgesellschaft den Bau einer Eisenbahn durch das Remsthal über Aalen bis gegen Nördlingen unternehmen wolle, eine Konzession zu ertheilen, und die Unternehmer mittelst eines Staatsbeitrags bis zu einem Viertel des Anlagekapitals zu unterstützen, ohne diese Konzession von einem Anschlusse der Filsthalbahn an die Baierische Südnordbahn bei Ulm abhängig zu machen, vielmehr der Staatsregierung zu überlassen, nach ihrem Ermessen eine bindende Uebereinkunft mit der Baierischen Regierung über einen Anschluß an ihre Südnordbahn abzuschließen. Ob und in wie weit die Regierung hinsichtlich des Zinsengenusses aus ihrem vierten Theil des Anlagekapitals gegen die Gesellschaft zurückstehen wolle oder nicht, solle ihr gleichfalls vorbehalten bleiben."

Von der zur Ausführung genehmigten Bahnlinie von Eßlingen durch das Filsthal nach Ulm ist, wie wir bereits gesehen, die Strecke von Eßlingen bis Plochingen im Bau begriffen und bald vollendet; für die weitere Strecke von Plochingen bis zum Fuß der Alb sind die Terrain-Erwerbungen so weit vorgeschritten, daß die Erd- und Kunstarbeiten in Akkord gegeben werden konnten und bei Geißlingen noch die größeren Arbeiten für das Ueberschreiten der Alb im Laufe des Jahres 1846 in Angriff kommen.

b. Richtung und Länge der Bahn, so wie sonstige Verhältnisse.

Die Untersuchungen für diese Strecke der Würtembergischen Eisenbahnen wurden von dem Oberbaurath v. Bühler im Jahre 1836 begonnen. Er hatte, wie bereits mehrfach erwähnt, für die Linie von Kannstadt bis Plochingen das linke Neckar- und Filsufer gewählt und daher bei Plochingen den Neckar mittelst eines Viadukts von beträchtlicher Länge überschritten. Von da setzte die Linie ihren Weg auf dem linken Ufer des Filsthales über Göppingen nach Altenstadt fort, wo sie, südlich ablenkend, bis Hausen vordrang, den Weigoldsberg umfuhr und dadurch das rechtseitige Thalgehänge der Fils gewann, an welchem sie in einer Höhe von 240 Fuß über der Sohle des Rohrachthales, an der Stadt Geißlingen vorbeilaufend, sich bis auf die Höhe des Albplateau's erhob. Von dort fiel die Linie bis Urspring, ging über Lonsee, Halghausen, Denkenthal nach Tomerdingen, gewann von dort an das linke Gehänge des Kinsenthales, verfolgte dasselbe bis in das Blauthal, kehrte auf der rechten Seite des Schammenthales zurück, ging mittelst eines Bogens um das Dorf Mähringen auf die linke Seite des Schammenthales über, fiel zum zweiten Mal in das Blauthal und erreichte durch dasselbe Ulm.

Während das natürliche Gefälle des Filsthales von Altenstadt abwärts dort bereits zur Annahme eines Steigungs-Verhältnisses von 1 : 113 genöthigt hatte, wurde für den Uebergang der Alb als Maximum 1 : 156 und als Krümmungs-Halbmesser wenigstens 1500 Fuß festgesetzt.

Die Aufzählung der langen Reihe von riesenhaften Erdarbeiten und Kunstbauten wollen wir uns ersparen, als dieselben aus den Verhandlungen der Kammern auf dem Landtage von 1841 und durch den Einfluß, den sie auf den seitherigen Gang der Würtembergischen Eisenbahn-Angelegenheiten genommen haben, hinreichend bekannt sind.

Einige Aenderungen erfuhr die oben bezeichnete Richtung der Ostbahn zuerst in Folge des im Jahre 1842 erstatteten Gutachtens des Oesterreichischen Ingenieurs Negrelli, welcher, ohne sich weit in die Details der Linie einzulassen, nur im Allgemeinen die Annahme stärkerer Steigungen bis zu 1 : 130 und schärferer Krümmungen bis zu 1200 Fuß Halbmesser, dabei aber Beibehaltung des Lokomotivbetriebes über die Albbahn anrieth. Die Verbesserungen, welche hierdurch erzielt werden sollten, bestanden hauptsächlich in Vermeidung des Tunnels durch den Sattel des Weigoldberges bei Ueberkingen und Abkürzung der Bahnlinie in jener Gegend durch Anlage einer Kopfstation unweit der Pulvermühle bei Hausen.

Eine wiederholte Umarbeitung erfuhren die Entwürfe für die Ostbahn im Sommer 1843, und wurde die Linie zu jener Zeit von dem Oberbaurath v. Bühler in der Richtung definitiv festgestellt, welche er in einer an den Englischen Ingenieur Vignoles abgegebenen, im vierten Bande von dessen Gutachten enthaltenen Erklärung folgendermaßen beschreibt:

„Die Eisenbahnlinie von Stuttgart nach Ulm traversirt den Neckar bei Plochingen und zieht sich auf der linken Seite des Filsthales, alle Filsthalorte und die Stadt Göppingen berührend, bis Altenstadt hinauf. Von Altenstadt aus biegt die Linie in das Filsthal ein und zieht das Thal aufwärts bis in die Nähe von Ueberkingen, von wo aus die Alp in der Richtung gegen den Türkheimer Berg mit einer geneigten Ebene von 1 : 30 bis zur Absattelung des Gebirges erstiegen wird. Der Stationshof für die geneigte Ebene findet seine Stellung auf dieser Absattelung und zieht die Bahn von derselben aus an dem Geißelstein, dessen Schlucht mit einem Viadukt überspannt wird, vorüber. Die Linie führt von da aus längs der Thierhalde hin, in welcher der vorspringende Gebirgskopf mit einem Tunnel von etwa 2000 Fuß Länge durchfahren wird; sofort ersteigt die Bahnlinie die Höhe der Alp beim Steighof und zieht sich in dem trockenen Thal, den Felsen an der Kohlhalde mit einem Tunnel von 600 Fuß durchstechend, nach Urspring.“

„Von Urspring aus wird das rechtseitige Lonethal=Gehänge benutzt und das Denkenthal bei dem Felsvorsprung zwischen dem Greuthhäule und der Pfaffenhalde übersetzt. Die Bahnlinie zieht sich fortan in der muldenförmigen Vertiefung zwischen Vorder=Denkenthal und Eiselau aufwärts, und biegt sich an der Ecke des Waldes Obere=Filde rechts ab, um die Wasserscheide zu überschreiten und Dornstadt zu erreichen. Von Dornstadt aus zieht die Linie das Mähringer= und Schammenthal abwärts bis Ehrenstein, wendet sich von dort in mehreren Krümmungen östlich, um alsdann an dem linkseitigen Blauthal=Gehänge den Stationshof von Ulm zwischen der Nordseite der Stadt und dem Michelsberge zu erreichen.“

Die stärkste Steigung, welche bei diesem Entwurfe für den Fall ununterbrochenen Lokomotivbetriebes über die Alp angenommen wurde, beträgt 1 : 112 auf eine ganz kurze Strecke, auf anderen Theilen der Linie 1 : 130, der kleinste Krümmungs=Halbmesser 1020 Fuß. Die bedeutendsten Erdarbeiten und Kunstbauten auf dieser Linie sind folgende:

Am westlichen Abhange der Alp: im sogenannten Zillerstall Aufdämmung von 1500 Fuß Länge und 96 Fuß größter Höhe; daneben Einschnitt von 2500 Fuß Länge und 64 Fuß größter Tiefe; am Türkheimer Berg Einschnitt von 2000 Fuß Länge und 109 Fuß größter Tiefe; am Geiselstein Einschnitt von 500 Fuß Länge und 72 Fuß größter Tiefe, Viadukt von 500 Fuß Länge und 182 Fuß größter Höhe; am Wittinger Steig Aufdämmung von 1500 Fuß Länge, 114 Fuß größter Höhe; der Thierhalden Tunnel von 2000 Fuß Länge; weiter oben Einschnitt von 600 Fuß Länge und 93 Fuß größter Tiefe; Aufdämmung von 1400 Fuß Länge und 93 Fuß größter Höhe; am obern Ende des Rohrachthals, Einschnitt von 7500 Fuß Länge und 57 Fuß größter Tiefe.

Auf dem Alpplateau: Tunnel von 600 Fuß Länge durch die Kohlhalde; ununterbrochener Wechsel von Dämmen und Einschnitten bis zu 40 Fuß größter Höhe oder Tiefe, unter letzteren drei von zusammen 3500 Fuß Länge und 67, 99, 61 Fuß größter Tiefe.

Am westlichen Abhange der Alp: Bei Mähringen Viadukt von 1400 Fuß Länge und 113 Fuß größter Höhe; sodann bis in die Nähe von Ulm abwechselnd kurze Einschnitte und Dämme von 40 bis 70 Fuß größter Tiefe resp. Höhe. Zu bemerken ist, daß beinahe sämmtliche Dämme und Einschnitte am östlichen, so wie am westlichen Abhange der Alp an Bergwänden auszuführen wären, welche in ihrem natürlichen Zustande bereits eine 1½füßige Böschung haben, daher sich die Dämme an vielen Stellen bis auf die Thalsohle erstrecken müßten. Die Einschnitte auf dem Plateau der Alp aber fallen großentheils an Orte, wo die Schneewehen stark sind und daher den Betrieb der Bahn mit häufigen Unterbrechungen bedrohen würden.

Indessen hatten auch andere Ingenieure der Richtung der Ostbahn ihre Aufmerksamkeit geschenkt. Schon bei Gelegenheit der ständischen Verhandlungen über die Bestimmung der Richtung der Würtembergischen Eisenbahnen hatten die Bewohner des Rems-, Kocher- und Brenzthales gesucht, die Ostbahn diesen Thälern zuzuwenden und beriefen, da sie ihre Bemühungen durch das Gesetz vom 18. April 1843 vorerst vereitelt sahen, den Preußischen Ingenieur Beyse zur Erstattung eines Gutachtens, welches die Vorzüge einer Linie durch die erwähnten Thäler der nunmehr gesetzlich bestimmten Linie gegenüber nachweisen sollte. So wenig unsere gegenwärtige Aufgabe uns erlaubt, auf jenes Gutachten seinem Hauptzwecke nach einzugehen, so glauben wir doch erwähnen zu müssen, daß Beyse darin die Vermuthung ausspricht, es möchte, falls die Bahn durch das Filsthal und über die Alp zur Ausführung käme, die rechte Seite des Neckar- und Filsthales der linken vorzuziehen sein, und daß er aufs Bestimmteste anräth, die Höhe der Alp mittelst zweier Seil-Ebenen an der rechtseitigen Bergwand des Rohrachthales zu ersteigen, und von derselben durch das Lehrthal in der kürzesten Richtung nach Ulm wieder hinabzusteigen. Auf beide letztere Vorschläge wurde er durch die von dem Direktor der Ulmer Festungsbauten, Major v. Prittwitz, angestellten Untersuchungen über den Uebergang der Alp mittelst einer Eisenbahn geleitet.

Major v. Prittwitz hatte dieser Frage, welche in engem Zusammenhange mit den Festungsbauten von Ulm steht und dereinst vielleicht von wesentlichem Einflusse auf die Bedeutung dieses Waffenplatzes sein wird, besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Seine Untersuchungen erstreckten sich nicht allein auf die östliche Abdachung der Alp, sondern auch auf das Plateau derselben und waren bei der ferneren Erörterung der Frage über die Richtung der Alpbahn von nicht geringem Werthe. Er schlug für die Führung der Bahn vom westlichen an den östlichen Abhang der Alp eine Linie vor, welche sich von Neuhaus an am linken Gehänge des trockenen Thales erheben, die Höhe nordwestlich von Urspring überschreiten und auf einem Viadukt das Lonethal zwischen Urspring und Lonsee übersetzen sollte. Von dort sollte die Linie hinter Luitzhausen vorüber dem hintern Denkenthale zugeführt werden, dieses überschreiten und sofort in einer der Staatsstraße sich nähernden Richtung dem Eingang in das Lehrthal zuziehen. Major v. Prittwitz sprach sich übrigens mit Entschiedenheit für den Betrieb mit Loko-

motiven selbst für den Fall aus, daß man durch die Wahl der von ihm vorgeschlagenen kürzesten Richtung zu Annahme von Steigungen von 1 : 45 genöthigt sein sollte.

Gegen Ende des Jahres 1843 und im Laufe des Jahres 1844 fand man Veranlassung, sich mit der Frage über die Richtung der Ostbahn, wiewohl vorläufig nur im Allgemeinen, zu beschäftigen. Vorläufige Terrain-Untersuchungen, welche im Herbste 1843 vorgenommen wurden, hatten den Ober-Ingenieuren Etzel, Klein und Knoll, wie schon in dem Berichte des Oberbauraths Etzel vom 15. Februar 1844, Seite 1173, erwähnt ist, die Ueberzeugung verschafft, daß die rechte Seite des Neckar- und Filsthales der linken gegenüber große und entschiedene Vortheile biete, und es wurde daher zu jener Zeit schon die Linie von Kannstadt bis Altenstadt mit unwesentlichen Abweichungen in der Weise festgestellt, in welcher sie nunmehr von denselben vorgeschlagen ist. Die Resultate der seit dem Jahre 1836 fortgesetzten Untersuchungen stellten außer Zweifel, daß bei Annahme eines Steigungsmaximums von 1 : 100, mit alleiniger Ausnahme des Alp-Ueberganges, alle Strecken der Würtembergischen Eisenbahnen in der kürzesten Richtung und mit mäßigem Aufwande für Lokomotiven-Betrieb angelegt werden können, daß aber für die Strecke von Geißlingen, vielleicht von Altenstadt bis Ulm, wenn sie nicht die Anwendung von schiefen Ebenen mit stehenden Maschinen betrieben, erfordere, jedenfalls weit stärkere Steigungs-Verhältnisse angenommen, und daher auch stärkere Lokomotive und eine von den übrigen Strecken des Landes verschiedene Einrichtung des Betriebes gewählt werden müsse. Es war daher zunächst nothwendig, zu ermitteln, welches günstigste Steigungs-Verhältniß in kürzester Linie und unter der Bedingung mäßiger Baukosten erzielt werden könne. In dieser Beziehung schien die östliche Abdachung der Alp maßgebend, da die Zerrissenheit der meisten von den dort hinabführenden Thälern diejenige Entwickelung der Linie nicht gestattet, mittelst welcher an der westlichen Abdachung der Alp günstigere Steigungs-Verhältnisse erzielt werden könnten.

Daß das Kiesen- und Schammenthal, wenn sie auch das gewünschte Gesammt-Gefälle darbieten würden, für eine Eisenbahnlinie unpraktikabel seien, zeigte der bloße Augenschein, und noch mehr die v. Bühler'sche Linie durch diese Thäler. Durch das von Major v. Prittwitz vorgeschlagene Lehrthal ließ sich eine Linie ziehen, welche in Hinsicht der erforderlichen Erdarbeiten nicht wohl günstiger gewünscht werden kann, dagegen eine Steigung von 1 : 45 erhalten muß. Ein viertes Thal, das Lauterthal, welches bei Herrlingen in das Blauthal mündet, war bis dahin unbeachtet geblieben. Es wurden durch dasselbe oberflächliche Höhen-Erhebungen vorgenommen, und außer Zweifel gestellt, daß sich durch dieses Thal eine Linie ziehen lasse, deren Gefälle 1 : 65 nicht übersteigen, welche aber zwischen Nellingen und Oppingen einen um 300 Fuß höhern Punkt zu ersteigen hat als die früher untersuchten Linien, an der Ausmündung des Lauterthales nicht unbedeutenden Schwierigkeiten begegnen und überdies eine Wegverlängerung von beiläufig 2 Stunden verursachen würde. Die Untersuchungen in Betreff des Alp-

Ueberganges mußten indessen vorläufig abgebrochen werden, da die Bearbeitung des detaillirten Entwurfes für die Eßlingen-Ludwigsburger Linie im Winter 1843 bis 1844 und die erforderlichen Einleitungen für die Ausführung dieser Linie im Sommer 1844 die ganze Zeit der erwähnten Ober-Ingenieure in Anspruch nahmen.

Eine weitere Erörterung erfuhr die Frage über die Richtung der Ostbahn durch den im Herbste 1843 berufenen Englischen Ingenieur Vignoles.

Die von ihm vorgeschlagene Linie führt von Plochingen aufwärts, auf dem rechten Filsufer mit Benutzung des Schloßgrabens hinter der Stadt Göppingen vorüber bis Altenstadt. Von dort aus soll die Bahn in der Sohle des Thierbachthales mit Lokomotiven betrieben werden, bis zur Schimmelmühle, wo eine geneigte Ebene von 1 : 20 Steigung, mit stehender Maschine zu betreiben, beginnen, am Steighof vielleicht mittelst eines Tunnels vorüberführen und auf der Höhe von Neuhaus endigen würde. Von Neuhaus soll die Bahn mit kleinen Abweichungen in der vom Oberbaurath v. Bühler vorgeschlagenen Richtung an Urspring, Lonsee und Halzhausen vorüberziehen, das hintere und das vordere Denkenthal überschreiten und durch den Wald nordöstlich von Vorder-Denkenthal in die Nähe von Beimerstetten geführt werden, wo sie die vom Oberbaurath v. Bühler vorgeschlagene Richtung verlassen und auf das Gehölz, westlich von Hagen zu, westlich an Jungingen vorüber, nach Lehr gehen soll. Von Lehr aus soll zwischen dem Gehölz auf dem Eselsberge und den Fortifikationen des Michelsberges eine geneigte Ebene in das Lehrthal hinabgehen und auf der Ebene nördlich von Ulm, auf welcher der Bahnhof angelegt werden soll, ausmünden. Die Lage des oberen und unteren Endes der geneigten Ebene soll durch genaue Terrain-Untersuchungen ermittelt und das Gefälle derselben auf 1 : 40 oder 1 : 25 oder noch steiler bestimmt werden. Für den Betrieb der beiden schiefen Ebenen wird für den Fall, daß sich dasselbe in dem Würtembergischen Klima erproben sollte, das atmosphärische Prinzip vorgeschlagen.

Die Grundsätze, welche Hr. Vignoles für die Ausmittelung des Bahnzuges über das Alp-Plateau anräth, sind folgende:

Die Krümmungen sollen nicht unter 1500 Fuß Halbmesser erhalten; solchen von 2000 Fuß und darüber sei der Vorzug zu geben; wo es nothwendig ist, können jedoch auch Krümmungen von 1000 Fuß Halbmesser auf kurze Strecken angewendet werden.

Die Steigungen sollen höchstens nur auf kurze Strecken 1 : 70 betragen. Die Linie soll möglichst auf Dämmen fortgeführt, und wo Einschnitte nothwendig sind, diese mit flachen Böschungen angelegt werden, wofern man nicht den Einschnitten Tunnel vorziehe. Wenn, was mit seltenen Ausnahmen der Fall sein werde, die Dämme hoch und lang ausfallen, so soll berechnet werden, ob nicht anstatt derselben Viadukte wohlfeiler zu stehen kommen.

Im Monat September 1844 konnten die Ober-Ingenieure Etzel, Klein und Knoll die Untersuchungen über die verschiedenen Eisenbahn-

linien des Landes und somit auch über die Ostbahn wieder aufnehmen. Die Linie wurde auf dem rechten Ufer der Fils von Plochingen bis oberhalb Göppingen festgestellt, und dabei nach vorgenommener gründlicher Untersuchung des Terrains zu beiden Seiten der Stadt Göppingen für zweckmäßig gehalten, die Bahn anstatt, wie Hr. Vignoles anräth, hinter der Stadt zunächst der Fils durchzuführen, wo sich der für einen Bahnhof erforderliche Raum leichter und wohlfeiler gewinnen läßt und überhaupt vortheilhaftere Steigungs-Verhältnisse erzielt werden können.

Was den Uebergang über die Alp betrifft, so wurden die Vorbereitungen zu weiteren Untersuchungen über diese schwierigste Strecke der durch das Gesetz vom 18. April 1843 bestimmten Linien zum Theil schon während des Sommers 1844 getroffen. Es wurden zunächst alle durch die v. Bühler-schen Untersuchungen, so wie durch die Mittheilungen des Majors v. Prittwitz gewonnenen Höhenbestimmungen auf einen gemeinschaftlichen Höhenpunkt reduzirt, in übersichtlicher Weise zusammengestellt und sodann zu den noch erforderlichen weiteren Aufnahmen geschritten. Diese letzteren bestanden vorzugsweise in einer ausgedehnten Bearbeitung der Umgegend von Geißlingen und der Strecke von Urspring bis Beimerstetten, wodurch man in den Stand gesetzt wurde, nicht allein sämmtliche für den Uebergang über die Alp gemachte Vorschläge gründlich zu würdigen, sondern auch diejenige Linie zu ermitteln, welche für bauwürdig gehalten wurde und auf welche sich die nachstehenden Berechnungen gründen.

Man gewann die Ueberzeugung, daß, ob nun der Betrieb über die Alp mit Pferden, Lokomotiven oder stehenden Maschinen bewerkstelligt werden soll, die von dem Oberbaurath v. Bühler bearbeitete Linie, so wie die Negrelli'schen Vorschläge bei Seite gesetzt werden müßten, insofern sie sich sämmtlich auf Steigungs-Verhältnisse gründen, deren Festhaltung bei dem Alp-Uebergang ganz unverhältnißmäßige Kosten verursachen würde, und weil selbst für den Fall, daß man sich dazu entschließen wollte, diese Opfer zu bringen, die Thalwände, an welchen sich jene Linien hinziehen, hinsichtlich ihrer Zerrissenheit, des unzuverlässigen Baugrundes, den sie darbieten, und zum Theil auch ihrer winterlichen Lage wegen, als unpraktikabel bezeichnet werden müssen.

Was die Vorschläge des Ingenieurs Beyse betrifft, so bestehen dieselben zu sehr in allgemeinen Andeutungen und Vermuthungen, als daß aus denselben eine von ihm beabsichtigte Linie hätte abgeleitet und untersucht werden können, und die Untersuchungen des Majors v. Prittwitz erstreckten sich nicht sowohl auf den westlichen, als vielmehr auf den östlichen Abhang und auf die Hochebene der Alp.

Es war sonach für den westlichen Theil des Alp-Ueberganges nur noch der oben erwähnte Vorschlag des Ingenieurs Vignoles einer sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen.

Hierüber sprechen sich die Ober-Ingenieure Etzel, Klein und Knoll in ihrem Berichte folgendermaßen aus:

„Durch verschiedene Versuche, die Linie von dem rechtseitigen Gehänge des Filsthals hinter Altenstadt in der von Herrn Vignoles bezeichneten oder einer annähernden Richtung quer über das Thal mit der von ihm angerathenen stärksten Steigung von 1 : 75 auf das Plateau von Geißlingen zu führen, wurde außer Zweifel gestellt, daß zu diesem Ende im günstigsten Falle auf 4000 Fuß Länge ein 80 Fuß hoher Damm oder Viadukt erfordert würde, eine Arbeit, welche hinsichtlich ihrer Bedeutung den durch die früheren v. Bühlerschen Entwürfe bedingten Werken ohne Bedenken an die Seite gestellt werden kann. Für die weitere Fortsetzung der Linie schlägt Vignoles eine nahezu horizontale, mit Lokomotiven zu betreibende Strecke von dem Bahnhof bei Geißlingen bis in die Gegend der Schimmelmühle vor. Hierbei scheint seiner Beobachtung entgangen zu sein, daß das Rohrachthal, wie viele Alpthäler, zwei Terrassen bildet. Auf der untern liegt die Stadt Geißlingen und der von Vignoles für den Bahnhof bestimmte Platz. Unmittelbar oberhalb der Stadt erhöht sich die Thalsohle in schroffer Ansteigung auf die 80 Fuß höher gelegene obere Terrasse, welche von der Staatsstraße mittelst des sogenannten Rorgenstichs erstiegen wird. Um diese Schwierigkeit zu überwinden, würde es nothwendig sein, die weiter unten angenommene Steigung von 1 : 75 bis oberhalb des Rorgenstichs zu verlängern und den Bahnhof für Geißlingen in einer Entfernung von etwa ⅓ Stunde von der Stadt auf der obern Terrasse des Rohrachthales anzulegen, eine Lage, welche diesen Bahnhof für die Zuflüsse aus dem Eybach- und obern Filsthal beinahe unbenutzbar machen würde.

„Was endlich die schiefe Ebene betrifft, mittelst welcher die Bahn von der Schimmelmühle aus auf das Plateau der Alp gehoben werden soll, so müßte dieselbe, wenn sie das von Herrn Vignoles bestimmte Steigungs-Verhältniß von 1 : 20 nicht übersteigen sollte, etwa 3000 Fuß unterhalb der Schimmelmühle beginnen. Sie würde in diesem Falle mit ihrem unteren Theile in die scharfen Krümmungen des Rohrachthales fallen und dadurch für den Betrieb nicht allein große Schwierigkeiten darbieten, sondern auch bedeutend erhöhte Kosten verursachen. Wollte dieser Uebelstand gehoben werden, so müßte die schiefe Ebene eine mit dem allgemeinen Gefälle des hinteren Rohrachthales übereinstimmende Steigung von 1 : 12 erhalten, eine Steigung, welche wenigstens auf Bahnen, die von Passagieren befahren werden sollen, mit Rücksicht auf die Sicherheit dieser letzten nicht zulässig ist.

„Für die Fortsetzung der Bahn vom oberen Rande des westlichen bis zum östlichen Abhange der Alp waren zunächst die beiden oben beschriebenen Linien zu untersuchen, die erste von Major v. Prittwitz, die zweite von dem Ingenieur Vignoles und in ihrer allgemeinen Richtung früher von dem Oberbaurath v. Bühler vorgeschlagen. Beide Linien können hinsichtlich ihrer Länge als gleich angesehen werden. Die erste dieser beiden Linien behält die bei Neuhaus erstiegene Höhe von 2028 Fuß bei und erhebt sich in der Nähe von Luitzhausen auf einen Punkt, dessen Höhe 2240 Fuß über dem Meere beträgt. Die zweite Linie senkt sich von Neuhaus bis Halzhausen bis auf 1913 Fuß und giebt dadurch von der erstiegenen Höhe 115 Fuß

verloren, ehe sie sich bei Beimerstetten neuerdings auf eine Höhe von 2084' erhebt.

„Hieraus folgt, daß die erste Linie absolut eine um 156 Fuß, effektiv eine um 41 Fuß größere Höhe zu ersteigen hat als die zweite. Was das Steigungsmaximum beider Linien betrifft, so würde sich dasselbe, unter Voraussetzung gleich bedeutender Erdarbeiten und Kunstbauten, auf der ersten Linie höher stellen als auf der zweiten. Ein Umstand aber, welchen wir bedenklicher finden als die beiden eben erwähnten, ist der, daß die erste Linie auf eine weit größere Länge über die wellenförmige Hochfläche der Alp hingeführt wird, auf welcher ohne beständig abwechselnde Dämme und Einschnitte kein erträgliches Längenprofil erzielt werden kann, und welche unter solchen Umständen bei den dort besonders starken Schneewehen den Eisenbahnbetrieb mit mannichfachen Störungen bedroht.

„Was die Führung der Linie von der Alp in das Donauthal betrifft, so haben wir uns überzeugt, daß der Voranschlag des Oberbauraths v. Bühler, zu diesem Zwecke das Schammenthal zu wählen, der ungeheuren Erdarbeiten und Bauten wegen, welche eine in jener Richtung zu führende Linie erfordern würde, unter allen Umständen bei Seite zu setzen ist. Aber auch dem Vorschlage des Ingenieurs Vignoles, diese Abdachung der Alp, so wie die westliche, mittelst einer stehenden Maschine zu ersteigen, konnten wir nicht beistimmen.

„Die bitteren Erfahrungen, welche man in neuerer Zeit auf Bahnen, welche zum Theil mit stehenden Maschinen betrieben werden, sogar in England, wo solche Vorrichtungen unter günstigeren Verhältnissen angewendet werden als in Deutschland, gemacht hat, bewogen uns, zunächst den Grundsatz aufzustellen, zu stehenden Maschinen nur dann unsere Zuflucht zu nehmen, wenn sich eine für freien Lokomotivbetrieb geeignete Linie über die Alp entweder gar nicht, oder nur mit unverhältnißmäßigen Kosten auffinden lassen sollte.

„Wir haben bereits oben erwähnt, daß für die Bestimmung des Steigungsmaximums für die Bahn über die Alp die östliche Abdachung derselben maßgebend sei. Nach wiederholter Untersuchung und reiflicher Erwägung gaben wir unter den sich darbietenden Richtungen für die Bahn der von Major v. Prittwitz vorgeschlagenen durch das Lehrthal mit einer Steigung von 1 : 45 den Vorzug, sowohl ihrer Kürze als der höchst unbedeutenden Arbeiten wegen, welche sie erfordert. Diese Wahl mußte auch über die Führung der Linie an der westlichen Abdachung der Alp entscheiden. Die Untersuchungen, welche auf dieser Seite vorgenommen wurden, in Verbindung mit den Erfahrungen, welche beim Bau der Geißlinger Steige gemacht worden waren, stellten außer Zweifel, daß die rechtseitige Bergwand des Rohrachthales, sowohl ihrer allgemeinen Gestaltung als ihrer sommerlichen Lage und ihres zuverlässigen Baugrundes wegen, der linken Bergwand weit vorzuziehen sei, und daß von dem westlichen Ende der Stadt Geißlingen an, 20 Fuß über dem Niveau der Stadtstraßen, eine Linie mit 1 : 45 Steigung und mit Krümmungen von 1000, auf kurzen Strecken auch 800 Fuß Halb-

messer gewonnen werden kann, auf welcher die Bahn ohne sehr kostspielige Arbeiten bis auf die Höhe von Neuhaus zuführt.

„Der Hügel, welcher sich im Westen vor die Stadt Geißlingen legt, und von der Staatsstraße nach Göppingen überschritten wird, bietet einen geeigneten Platz zur Anlage eines geräumigen Bahnhofes dar, und von diesem Bahnhof aus kann die Linie mittelst gehöriger Entwickelung nach der Seite des Eybachthales mit einem Gefäll von 1 : 100, einigen Krümmungen von 1000 Fuß und einer solchen von 800 Fuß Halbmesser hinter Altenstadt vorüber, in der Gegend von Süßen auf die Sohle des Filsthales niedergeführt werden. Auf der Höhe von Neuhaus angelangt, folgt die Linie der von Oberbaurath v. Bühler und Vignoles vorgeschlagenen Richtung, welche wir für die möglichst vortheilhafte halten, bis Halzhausen, erhebt sich dort ebenfalls mit 1 : 100 Steigung, durchbricht die Anhöhe hinter Westerstetten mittelst eines 1600 Fuß langen Tunnels, überschreitet das vordere Denkenthal und eilt in einer, der weiter oben beschriebenen sich nähernden Richtung dem Eingange in das Lehrthal zwischen Jungingen und Lehr zu. Durch das Lehrthal gelangt die Linie auf die Sohle des Blauthales, durchschneidet dasselbe und mündet auf den Bahnhof von Ulm ein, welcher an der Westseite der Stadt, innerhalb der Festungswerke, Platz findet. Wir ziehen diese Seite der Stadt der Nordseite vor, weil durch die Wahl derselben, mit Rücksicht auf die Südbahn, eine Kopfstation, welche die Nordseite bedingt, vermieden, die Stadt nur an ihrem schmalen Ende von der Bahn berührt und so der Erweiterung derselben in jeder andern Richtung kein Ziel gesteckt, endlich weil dadurch die direkte Verbindung mit einem auf Würtembergischen Ufer anzulegenden Landungsplatz für Dampfschiffe begünstigt wird.

„Was die Art und Weise betrifft, wie die Ostbahn in den Rayon der Festungswerke und die Südbahn aus demselben geführt wird, so gründen sich unsere diesfälligen Anträge auf einen uns von Major v. Prittwitz mitgetheilten Plan, in welchem die Stellen bezeichnet sind, an welchen eine Durchschneidung der Werke mittelst der Bahn zuläßig ist.

„Was die Ausmittelung der Linie im Einzelnen betrifft, so haben wir neben Beobachtung der von Vignoles anempfohlenen Grundsätze, welche bekanntlich in allen den Gegenden angewendet werden, in welchen häufiger und starker Schneefall vorkommt, in unserm besondern Falle noch die Vorsicht gebraucht, die flacheren Einschnitte nur da anzulegen, wo die Bahn durch Waldungen geht, weil die Erfahrung zeigt, daß an solchen Orten keine Verwehungen Statt finden, ferner da, wo die Bahn an Bergwänden hinzieht, dieselbe gegen das Thal ganz offen zu legen, gleichfalls um Schneeverwehungen zu verhindern und sodann, um dem Zutritt der Sonne kein Hinderniß in den Weg zu legen.

„Die größten Arbeiten sind, wie aus den Längenprofilen zu entnehmen ist, der bereits erwähnte 1600 Fuß lange Tunnel, durch Felsen, hinter dem Dorfe Westerstetten, welcher übrigens mittelst einer Bahnverlängerung von 1550 Fuß und einiger Krümmungen von 1000 Fuß Halbmesser umgangen

werden könnte. Die aus demselben gewonnenen Steinmassen werden zu Bildung der vor uns rückwärts dicht an dem Tunnel liegenden hohen, aber kurzen Dämme verwendet; ferner ein 35 Fuß tiefer und 1600 Fuß langer Einschnitt am obern Ende des Rohrachthals, welcher der dort besonders heftigen Schneewehen wegen ohne Zweifel überwölbt werden muß; ein 450 Fuß langer und an seiner höchsten Stelle 90 Fuß hoher Damm über das sogenannte Mühlthälchen, einen Seitenzufluß des Rohrachthales; ein 55 Fuß hoher und 1000 Fuß langer Damm über das Seitenthal der Kleemeisterei unterhalb Geißlingen, und endlich ein 45 Fuß hoher und 1500 Fuß langer Damm über das Eybachthal.

„Sämmtliche Dämme von mehr als gewöhnlicher Höhe sollen nicht durch Viadukte ersetzt, sondern solider und wohlfeiler mit schmaler Basis angelegt und aus den durch Felsensprengungen gewonnenen Steinmassen aufgeschichtet werden.

„Man entnimmt aus dem Bisherigen, daß durch Zulassung eines Steigungsmaximums von 1 : 45 für den Alp-Uebergang alle sehr großen und kostbaren Bauten dieser Strecke beseitigt und dieselbe hinsichtlich der Schwierigkeiten, welche ihre Ausführung darbietet, einem großen Theile der übrigen Strecken der Würtembergischen Eisenbahnen, z. B. der Strecke von Stuttgart nach Ludwigsburg, gleichgestellt wird.

„Ein nicht minder wesentlicher Vortheil ist aber die auf diesem Wege zu erreichende Abkürzung. Während die Ostbahn nach dem ursprünglichen v. Bühlerschen Entwurfe von Stuttgart bis Ulm eine Länge von $31\frac{1}{3}$ Stunden erhalten sollte, beträgt ihre Länge nach dem vorstehenden Entwurfe nur noch $24\frac{2}{3}$, mithin $6\frac{2}{3}$ Stunden weniger."

c. Die Anlagekosten

der älteren und der vorliegenden Linie sind für eine Doppelbahn berechnet, in folgender Tabelle nach Rubriken zusammengestellt, wobei für die v. Bühlersche Linie die auf dem Landtage von 1841 bis 1843 den Ständen vorgelegten Tabellen benutzt sind.

	Gebäude und Grund-Erwerbung.	Herstellung des Unterbaues.							Oberbau.		Bahngebäude.		Insgemein.	Gesammte Anlagekosten.
		Allgemeine Zubereitung der Baustellen.	Planie.	Stütz- und Futtermauern, Pflaster.	Tunnel.	Brücken, Durchlässe und Kanäle.	Straßenbau.	Fluß- und Uferbauten.	Bettung, Schwellen, Schienen 2c. incl. Legen derselben.	Einfriedigung und Schranken.	Für die Aufsicht.	Bahnhöfe.		
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Aelterer Voranschlag .	266194	—	3,118037	85734	383902	1,220019	460112	125903	3,234221	203609	45333	192447	294063	9,629574
Neuerer Voranschlag .	962627	14000	1,750000	74400	320000	894460	112260	24000	3,022460	53000	129000	595000	320000	8,271207
													Differenz	1,358367

Aus dieser Tabelle entnimmt man, daß die Anlagekosten der Ostbahn von Plochingen bis Ulm nach den neueren Berechnungen sich um 1,358367 fl. niedriger stellen als nach den auf dem Landtage von 1841 bis 1843 den Ständen vorgelegten, eine Differenz, welche verhältnißmäßig klein erscheint, wenn man beide Linien nach ihren Längen und den auf denselben vorkommenden Arbeiten vergleicht.

Der Grund hiervon liegt einfach darin, daß die v. Bühlerschen Voranschläge sich nicht allein auf viel zu niedrige Preisansätze, sondern auch auf mangelhafte Berechnungen gründen. Eine Nachweisung hierüber nach Rubriken ist indessen nicht möglich. Die auf dem Landtage von 1841 bis 1843 den Kammern vorgelegten Tabellen beziehen sich auf die ursprünglichen Entwürfe. Wie oben erwähnt, erfuhren diese bis zum Jahre 1843 wesentliche Modifikationen und Vereinfachungen; dessen ungeachtet wurden aber die Endsummen der ursprünglichen Voranschläge beibehalten, angeblich weil die indessen eingetretene Erhöhung von Material- und Arbeitspreisen die durch die Umarbeitung der Entwürfe etwa erzielten Ersparnisse ausgeglichen habe. Jedenfalls kann behauptet und nöthigenfalls nachgewiesen werden, sagen die erwähnten Ober-Ingenieure in ihrem Berichte, daß die Ausführung des ursprünglichen Entwurfes für die Ostbahn mindestens das Dreifache, die Ausführung des letzten v. Bühlerschen Entwurfes das 1½fache, vielleicht das Doppelte des in den Tabellen ausgewiesenen Aufwandes erfordert haben würde.

Zu der obigen Summe von 8,271207 fl. treten noch für die Anschaffung des Betriebsmaterials ꝛc. 1,013659 fl., so daß sich als Gesammtaufwand für die Herstellung der Bahn die Summe von 9,284866 fl. oder 5,301658 Thlr. berechnet. Die Durchschnittskosten einer Meile würden sich demnach auf 432650 Thlr. stellen.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Wir geben in der nachstehenden Tabelle die Steigungs-Verhältnisse auf der ganzen Ostbahn von Stuttgart bis Ulm.

Länge. Fuß.	Steigung. Fuß.	Gefäll. Fuß.	Steigungs-Verhältniß. Fuß.	Höhe über dem Meere. Fuß.	Bemerkungen.
1520	—	—	horizontal	860,5	Stuttgart.
11560	—	92,5	1 : 125	768,0	
5920	—	—	horizontal	768,0	Kannstadt.
3500	7	—	1 : 500	775,0	
2250	—	—	horizontal	775,0	
1750	5,83	—	1 : 300	780,83	
3000	—	—	horizontal	780,83	Untertürkheim.
4700	7,97	—	1 : 590	788,80	
500	2,50	—	1 : 200	791,30	
1100	—	—	horizontal	791,30	Obertürkheim.
1795	3,26	—	1 : 550	794,56	
3405	7,41	—	1 : 460	801,97	Mettingen.

Länge. Fuß.	Steigung. Fuß.	Gefäll. Fuß.	Steigungs-Verhältniß. Fuß.	Höhe über dem Meere. Fuß.	Bemerkungen.
2800	9,33	—	1 : 300	811,30	
900	—	—	horizontal	811,30	
3200	4,57	—	1 : 700	815,87	
500	2,00	—	1 : 250	817,87	
1925	—	—	horizontal	817,87	Eßlingen.
1800	3,00	—	1 : 600	820,87	
7745	22,13	—	1 : 350	843	
3955	—	—	horizontal	843	
4000	8,00	—	1 : 500	851	
1900	—	—	horizontal	851	
1000	1,00	—	1 : 1000	852	Altbach.
4200	12,00	—	1 : 350	864	
1500	—	—	horizontal	864	
3600	6	—	1 : 600	870	
1200	—	—	horizontal	870	Plochingen.
4800	12	—	1 : 400	882	
4800	24	—	1 : 200	906	
4700	—	—	horizontal	906	Reichenbach.
2600	13	—	1 : 200	919	
5200	13	—	1 : 400	932	
4200	14	—	1 : 300	946	
3200	16	—	1 : 200	962	
2400	—	—	horizontal	962	Ebersbach.
7000	28	—	1 : 250	990	
1400	—	—	horizontal	990	
4800	24	—	1 : 200	1014	
5000	20	—	1 : 250	1034	Uihingen.
5000	25	—	1 : 200	1059	
1950	—	—	horizontal	1059	Faurndau.
7750	31	—	1 : 250	1090	
1420	—	—	horizontal	1090	Göppingen.
13680	76	—	1 : 180	1166	
1000	—	—	horizontal	1166	Eislingen.
11400	76	—	1 : 150	1242	
1700	17	—	1 : 100	1259	
1200	—	—	horizontal	1259	Süßen.
37000	370	—	1 : 100	1629	
2000	—	—	horizontal	1629	Geißlingen.
17685	393	—	1 : 45	2022	
2080	—	—	horizontal	2022	Steighof.
11800	—	59	1 : 200	1963	
2400	—	—	horizontal	1963	Urspring.
3900	—	12	1 : 325	1951	
5000	—	25	1 : 200	1926	
1500	—	—	horizontal	1926	Halzhausen.
3800	—	19	1 : 200	1907	
1630	—	—	horizontal	1907	Westerstetten.
17100	171	—	1 : 100	2078	Tunnel.
4000	—	20	1 : 200	2058	Beimerstetten.
8300	—	—	horizontal	2058	
2000	10	—	1 : 200	2068	
5425	—	—	horizontal	2068	Jungingen.
18090	—	402	1 : 45	1666	
2527	—	—	horizontal	1666	Ulm.
Summe	1415	629,5			

Gesammtlänge: 322662 Fuß = 24 Stunden 10662 Fuß.

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Diese gestalten sich auf der Ostbahn von Stuttgart bis Ulm, wie folgt:

Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.	Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.
948	—	Stuttgarter Bahnhof	2800	—	
587	12000		1300	3000	
3030	—		6000	—	
1084	2760		1000	3000	Ebersbach.
1203	—		5200	—	
653	3600		5800	6000	
3698	—	Tunnel.	4500	—	
1976	1800	Viadukt.	1600	3500	
4255	—	Kannstadter Bahnhof	4400	—	
3648	5500		700	6000	
2811	—	Untertürkheim.	1700	—	
1596	4000		800	2000	Faurndau.
553	—		800	—	
1781	1980		4500	3500	
248	—		4300	—	
2716	3750		1100	3000	
1052	—		1800	—	Göppingen.
771	6000		1800	2000	
3877	—	Obertürkheim.	1100	2000	
1161	6000		2900	—	
2949	—		1000	5500	
579	3000		4100	—	
1518	—	Mettingen.	1400	8000	
1959	2200		8500	—	Eislingen.
1607	—		1100	10000	Salach.
2705	10000	Eßlingen.	3900	—	
9210	—		800	5000	
1900	4000		3200	—	Süßen.
700	—		1000	2000	
2050	8000		1200	—	
2050	—		1200	2000	
1350	4000		3600	7000	Gingen.
2000	—		4100	—	
1800	2000		1400	10000	
1300	3000		5700	—	
2450	—		2100	3000	Kuchen.
1050	3200		1200	5000	
750	—		1400	—	
2100	2400		600	3000	
3550	—	Plochingen.	1100	—	
1437	3500		1400	2400	Altenstadt.
500	3000		2000	—	
1300	10000		1900	2000	
4200	4500		3200	1200	
1500	—		1100	—	
1100	2000		1500	1200	
400	—		1200	800	
5000	4000	Reichenbach.	1700	—	Geißlingen.
1200	—		400	1200	
1700	2000		1100	800	

Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.	Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.
800	1600		800	3000	
700	2000		1800	—	Halzhausen.
700	3250		1400	1000	
900	2000		1600	1600	
800	8000		1100	—	
1400	800		1300	3000	
700	—		4500	—	Tunnel.
1300	1600		800	2600	
500	—		2300	—	
300	1200		2000	3000	
900	900		3600	—	
1000	800		2100	4000	
800	900		2200	2000	
300	3000		8000	—	Beimerstetten.
700	—		2400	4000	
300	1000		2700	2000	
900	2000	Steighof.	3700	—	
400	3000		3300	4000	Jungingen.
4700	—		2000	3000	
1200	4000		2300	2000	
1300	—		1100	2000	
1800	1600		1400	2000	
1300	—		1300	2000	
3500	1600		2500	—	
2900	2000		1300	1400	
1400	—	Urspring.	700	2000	
1800	2000		700	—	
1100	—		2200	3000	
2700	1800		2300	3000	
800	3000		1600	—	Ulm.
2000	—				

Länge sämmtlicher Geraden . 167459 Fuß.
" " Kurven . 155203 "
Totallänge 322662 Fuß = 24 St. 10662 Fuß.

6. Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen.

a. Geschichte derselben.

Bereits im Jahre 1836 war die Anlage dieser Eisenbahnlinie zur Ausführung bestimmt und die nöthigen Nivellements u. s. w. durch den Oberbaurath v. Bühler vorgenommen, der Angriff derselben jedoch, wie der aller Würtembergischen Eisenbahnen, immer verschoben worden. Die Eisenbahn-Kommission der Kammer der Abgeordneten vom Jahre 18$\frac{42}{43}$ versuchte in ihrem Berichte zu zeigen, welches wichtiges Glied im Würtembergischen Eisenbahnsysteme die Südbahn jetzt schon bilde und welche große Zukunft derselben bevorstehe; sie hielt deshalb den Bau der Südbahn für nicht minder dringend als den der Sektion von Stuttgart bis Ludwigsburg und von Stuttgart bis Plochingen, und beantragte aus diesen Gründen:

in der Adresse die Bitte an die Regierung zu bringen: den Bau der Südbahn von Friedrichshafen, Ulm zu, gleichfalls im Laufe der Finanzperiode von 18 4/4 7/5 in Angriff zu nehmen.

Ueber die Richtung der Bahn selbst herrschte damals keine Meinungsverschiedenheit, indem sie nach dem Gesetze die Städte Friedrichshafen, Ravensburg, Biberach und Ulm verbinden sollte. Der im Jahre 1843 nach Würtemberg berufene Ingenieur Vignoles erklärte sich jedoch nach näherer Besichtigung mit dieser Richtung nicht einverstanden, indem er vorschlug, die Südbahn vom Ulmer Bahnhof aus, mit Vermeidung des gefährlichen Abganges von Ulm am Kuhberg, über Blaubeuren, Schelklingen, Ehingen gegen Schussenried und Aulendorf zu führen, wo sie mit der älteren Linie zusammenfiel.

Als besondere Vortheile dieser Bahntrace hob er hervor: die größere Bevölkerung rechts und links derselben und die größeren Einnahmequellen, welche der belebtere Verkehr der Bahn darbiete; die Erleichterung der Erbauung von Seitenbahnen ins obere Donauthal; ferner daß die vorgeschlagene Trace mehr mit den allgemeinen Interessen des südlichen Würtembergs im Einklang stehe; daß sie von der Baierischen Konkurrenzbahn sich entferne und daher, je tiefer sie in das Innere des Würtembergischen Oberlandes hinein verlegt werde, ihre Revenuen um so mehr aus dem Lokalverkehr ziehen und in ihren Einnahmen geringeren Verlusten ausgesetzt sein werde, als wenn sie mehr von dem auswärtigen Verkehr abhängig wäre. Zwar sei die Linie, die er vorschlage (nämlich von Ulm bis Aulendorf) um 3 Stunden länger als die über Biberach, allein der Abgang von Ulm am Kuhberg vorüber sei so riskirt (es wäre diesem nur dadurch auszuweichen, daß die Donau auf die Seite gedrückt und die Bahn eine Strecke weit auf Königl. Baierischem Gebiete geführt würde), daß er diesen Umstand und die übrigen Verhältnisse in Erwägung gezogen, die größere Entfernung für nicht so mißlich halte.

Zugleich schlug Vignoles vor, zwischen Würtemberg und Baiern, bezüglich der Augsburg-Lindauer und der Ulm-Friedrichshafener Bahn, eine Vereinigung herbeizuführen. Wie wir im allgemeinen Theil der Baierischen Bahnen gesehen haben, so kam auch in den Verhandlungen der Baierischen Kammer der Abgeordneten vom Jahre 1843 diese Angelegenheit zur Sprache. Damals bestanden zwei Projekte: das eine ging von Neu-Ulm nach Memmingen, Leutkirch, mit einer Zweigbahn nach Lindau; das andere von Augsburg durch das Schmutterthal, Krummbach, Thanhausen und Illertissen, von wo sich dann die Bahn theilen, links nach Memmingen, rechts nach Ulm ziehen sollte, auf welche Weise dann zugleich eine Verbindung zwischen Augsburg und Ulm hergestellt sein würde. Die zur Beurtheilung ernannte Eisenbahn-Kommission sprach der Vereinigung das Wort, und mit ihr bei der Berathung mehrere Abgeordnete. Diese und jene fanden aber heftige Gegner. Gleichwohl wurde in der Sitzung vom 7. Juli 1843 dem Antrage der Kommission:

Es sei Se. Königl. Majestät ehrerbietigst zu bitten, allergnädigst in Erwägung zu ziehen, ob nicht durch Vereinbarung mit der Königl. Würtembergischen Regierung die Nachtheile zu beseitigen seien, welche aus zwei parallel laufenden Bahnen von Augsburg nach Lindau, und resp. von Ulm nach Friedrichshafen entstehen können,

von der Kammer beigestimmt.

Die Baierische Regierung fuhr aber, jener Bitte ungeachtet, mit den Vorbereitungen zur Ausführung der Augsburg-Lindauer Bahn fort, und da auch keine Mittheilungen im Sinne einer Vereinigung an die Würtembergische Regierung gemacht oder Unterhandlungen angebahnt wurden, so war an eine Vereinigung, wie sie von Vignoles und Anderen vorgeschlagen worden, nicht zu denken, vielmehr war Würtemberg auf die Ausführung seiner Bahn auf sich angewiesen.

Belangend nun die neue Richtung der Südbahn über Blaubeuren, Ehingen ꝛc., mit Umgehung der Stadt Biberach, welche im Gesetz genannt ist, so empfahl auch der Major v. Prittwitz diese Linie vor der ursprünglichen aus denselben Gründen, welche Vignoles für dieselbe anführt, denen noch die Annehmlichkeit beizuzählen sei, die für die Bewohner des obern Neckargebiets daraus erwachse, schon bei Blaubeuren die Bahn nach Friedrichshafen erreichen zu können.

Die Königl. Ober-Ingenieure traten dieser veränderten Zugsrichtung, wie wir unter Richtung der Bahn näher sehen werden, aus technischen Gründen entgegen, verbanden aber damit zugleich den Vorschlag, wie dem Gesetze, welches die Stadt Biberach ausdrücklich in die Linie ziehe, gleichwohl noch, mittelst einer Abbeugung der Bahn unterhalb Ehingen, dem Laufe der Donau nach — Rißtissen zu — genügt werden könnte.

In Betracht dieser verschiedenen Meinungen über die vorgeschlagenen Richtungen forderte die von den Ständen ernannte Eisenbahn-Kommission zur Vorbereitung eines gründlichen Urtheils genau zu wissen:

a. welche Kosten die neue Linie, worüber noch gar keine Berechnungen vorliegen, verursachen; wie der Ausgang von Ulm für diese am besten zu gewinnen sei; ob die Bahn wirklich eine Strecke weit auf Baierischem Gebiet geführt werden müsse, in welchem Falle vor dem Angriff des Bauwesens Unterhandlungen mit der Königl. Baierischen Regierung gepflogen werden müßten; und

b. wie sich die Verkehrs-Verhältnisse auf beiden Linien zu einander verhalten?

Sie stellte deshalb, indem sie voraussetzte, daß die Kammer die Richtung der Linie von Ulm bis Aulendorf einer nähern Untersuchung für werth halten werde, den Antrag:

die Linie von Friedrichshafen in der Richtung nach Ulm mindestens bis Ravensburg im Laufe der nächsten Finanzperiode von $18\frac{45}{48}$ zur Ausführung zu bringen.

Die Kammer, von der Dringlichkeit der Ausführung des Unternehmens

eingenommen, beschloß hierauf in der Sitzung vom 15. Juli 1845 nach mehrfachen Debatten mit 72 gegen 19 Stimmen:

> Es möge in der Finanzperiode von 18$\frac{45}{48}$ der Bau der Eisenbahn von Ulm nach Friedrichshafen angegriffen werden und die Regierung die Mittel hierzu exigiren.

Ferner wurde durch Zuruf beschlossen:

> die Bestimmung des Punktes, von welchem aus der Bau der Bahn anzufangen sei, der Regierung zu überlassen und den Bau so weit als möglich in dieser Periode zu fördern.

Nachdem hierauf für die Bahnstrecke von Friedrichshafen bis Ravensburg die speziellen Vorarbeiten und Expropriationsgeschäfte beendigt und die Erd- und Kunstarbeiten in Akkord gegeben waren, wurde mit dem Bau der letzteren im Mai 1846 begonnen. Die thätige Förderung derselben, so wie ein baldiger Angriff der weiteren Bahnlinie bis Biberach und Ulm ist um so eher zu erwarten, als zu befürchten steht, daß, wenn man Würtembergischer Seits nicht mindestens zu gleicher Zeit mit der Baierischen Südbahn am Bodensee ankommt, für Würtemberg der bisherige Verkehr, wenigstens der ganze Passivhandel, verloren geht und die Bahn dann auch für den innern Verkehr keinen Werth mehr hat, weil dieser von ganz Oberschwaben in seinem besten Stadium nur dem Bodensee zugeht, von wo er allein Regsamkeit und Leben empfängt.

b. Richtung und Länge der Bahn, so wie sonstige Verhältnisse.

Die Untersuchungen für die Linie von Ulm nach Friedrichshafen wurden im Jahre 1836 von dem Oberbaurath v. Bühler begonnen. Nach den zu jener Zeit bearbeiteten Entwürfen ging die Linie von dem nördlich von der Stadt Ulm belegenen Bahnhofe aus, zog sich um den Fuß des Kuhberges in das Donauthal, trat bei Rißtissen in das Rißthal und verfolgte dieses bis Rißegg. Von dort aus sollte die Stadt Waldsee in direkter Richtung erreicht, die Linie gegen Aulendorf und von dort über Wolpertswende am rechtseitigen Gehänge des Schussenthales gegen Ravensburg geführt werden, wo sie die Thalsohle erreichte. Von hier aus zog sich die Bahn an dem Kloster Weißenau vorüber, über die Anhöhe auf dem linken Ufer des Schussen hin, übersetzte diesen oberhalb der Lochbrücke und senkte sich sofort gegen den Bodensee, wo sie auf der rechten Seite der Stadt Friedrichshafen dicht bei dem Lagerhause anlangte.

Es wäre um so überflüssiger, die bedeutenden Erdarbeiten und Bauten aufzuzählen, welche sich an die Durchführung dieser Linie geknüpft hätten, als dieselbe später von dem Oberbaurath v. Bühler selbst aufgegeben wurde.

Im Jahre 1838 wurden die Vorarbeiten für einen Kanal zur Verbindung von Ulm mit Friedrichshafen begonnen und mit der Linie des Kanals eben die Richtung eingeschlagen, welche gleich anfangs der Eisenbahn hätte gegeben werden sollen. Dessenungeachtet machte erst der Oesterreichische In-

genieur Negrelli auf diesen Umstand aufmerksam, und aus Veranlassung seines Gutachtens wurden im Jahre 1842 neue Untersuchungen vorgenommen. Sie lieferten nach vielen Versuchen eine Linie, welche Oberbaurath v. Bühler in einer an den Ingenieur Vignoles abgegebenen Erklärung folgendermaßen beschreibt:

„Die Eisenbahnlinie von Ulm nach Friedrichshafen zieht sich von der Nordseite der Stadt Ulm, wo der Bahnhof zwischen der Stadt und dem Michelsberge zunächst am neuen Thor angelegt werden soll, ab und umgeht die Stadt auf der Westseite. Entweder soll diese zwischen der Stadt und der städtischen Ziegelhütte in der Art durchgeführt werden, daß dieselbe von den Festungswerken aus ohne alle Hindernisse bestrichen werden kann, oder es soll dieselbe zwischen der Ziegelhütte und der Ulm-Friedrichshafener Staatsstraße mittelst eines Tunnels unter dem Bergrücken, auf welchem die Ziegelhütte liegt, durch und auf die Ziegellände geführt werden. Die Stadt Biberach wird, dem betreffenden Gesetz gemäß, von der Bahnlinie berührt, welche sich von Biberach aus über Rißegg und Appendorf nach Winterstettenstadt, das Rißthal aufwärts nach Michelwinnaden, Haslanden, Steinach und Waldsee zieht. Soll Waldsee nicht in den Bereich der Bahn gezogen werden, so schlage ich eine Verbindung von Hagnanfurth über Lippertsweiler nach Spiegler vor."

Von Spiegler aus zog sich die Linie an Aulendorf vorüber dem Eingange in den Schussentobel zu und fiel, den Krümmungen desselben folgend, nach Mochenwangen ab, von wo aus sie in gerader Linie die Stadt Ravensburg erreichte und alsdann die ältere Linie bis Friedrichshafen verfolgte.

Das für die Linie gewählte Steigungsmaximum war 1 : 130, ein Verhältniß, welches wohl auf die Strecke von Ulm bis Aulendorf, nicht aber von da bis Mochenwangen, ohne sehr bedeutende und hinsichtlich ihres Erfolges bedenkliche Erdarbeiten durchzuführen war, indem zu diesem Zwecke die aus einem höchst treulosen, schlüpfrigen Grunde bestehenden Wände des Schussentobels vielfach seitwärts abgeschnitten werden mußten. Im Uebrigen bot diese Linie, mit Ausnahme der Passage des Kuhberges bei Ulm, keinerlei Schwierigkeiten und Arbeiten von Bedeutung dar. Dieser letztere, aus einem ähnlichen Grunde bestehend, wie die Wände des Schussentobels, fällt steil gegen die Donau ab und erlaubt, da Einschnitte durchaus vermieden werden müssen, nur mittelst eines ziemlich kostbaren Uferbaues den für die Durchführung der Bahn erforderlichen Raum zu gewinnen.

Eine wesentliche Aenderung sollte die Richtung der Südbahn nach dem Rathe des Majors v. Prittwitz erfahren. Er machte den Vorschlag, daß die Südbahn von Ulm aus durch das Blauthal nach Blaubeuren und von dort aus durch das Aach- und Schmeichenthal über Schalklingen und Ehingen ins Donauthal geführt werden sollte. Von Ehingen aus sollte sich die Linie, nachdem sie bei Dettingen die Donau überschritten, durch das Stehenbach-, Weiherbach- und Sulzbachthal auf die Höhe des Federsee-Bassins er-

heben, und an dessen östlichem Ufer hin gegen Schussenried und Aulendorf ziehen, wo sie mit der v. Bühlerschen Linie zusammenfällt.

Vorzüglich mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welche die Passage des Kuhberges bei Ulm darbietet, gab auch der Englische Ingenieur Vignoles nach einer im Winter 1843—44 vorgenommenen Rekognoszirung der Gegend dieser Modifikation den Vorzug vor der v. Bühlerschen Linie. Da aber das Gesetz vom 18. April 1843 die Stadt Biberach ausdrücklich in die Linie zieht, so suchten die Würtembergischen Ober-Ingenieure dies dadurch zu erreichen, daß sie von Ehingen aus durch das Donauthal hinab und über Rißtissen in das Rißthal die Linie überführten.

Ein zweiter Punkt der Meinungsverschiedenheit war der Uebergang über die Wasserscheide zwischen Ingoldingen und Aulendorf. Vignoles spricht sich in seinem Gutachten entschieden gegen eine Verlängerung der Bahnlinie zu Gunsten Waldsee's aus, und räth vielmehr, die Linie Schussenried näher und von dort in möglichst kurzer Richtung Ingoldingen zuzuführen, eine Ansicht, welche bei Gelegenheit einer gemeinschaftlichen Bereisung jener Gegend von dem Oberbaurath Böheim geäußert worden war.

Was die Fortsetzung der Bahn bis Ravensburg betrifft, so spricht sich Vignoles entschieden für die in Folge der letzten Revision gewählte Richtung durch den Schussentobel aus, räth jedoch, mit Rücksicht auf die gefährliche Beschaffenheit des Terrains, diese Strecke mit Sorgfalt und Vorsicht zu behandeln, und um die Thalsohle nicht verlassen zu müssen, Gefälle von 1 : 100 zu adoptiren.

Im Herbst 1844 wurden die für die Feststellung der Südbahn noch erforderlichen Terrain-Untersuchungen von den Würtembergischen Ober-Ingenieuren Etzel, Klein und Knoll wieder begonnen. Sämmtliche Linien wurden von denselben bereist und durch eine aufmerksame Untersuchung die Ueberzeugung gewonnen, daß die von Vignoles vorgeschlagene Linie in technischer Beziehung der v. Bühlerschen gegenüber, vorausgesetzt, daß an der letzteren die Verbesserungen, deren sie fähig ist, vorgenommen werden, sich im entschiedenen Nachtheile befinde. Was insbesondere die Strecke von Ulm bis Biberach betrifft, so ist zu bemerken, daß die Linie über Blaubeuren, Ehingen und Rißtissen um 6½ Stunden länger ist und sich dabei durchschnittlich auf einem kostbareren Grunde hinzieht als die direkte Linie von Ulm nach Biberach. Der Ausgang in das Donauthal bei Ehingen würde allerdings die Schwierigkeit eines schlüpfrigen Baugrundes nicht darbieten, welche der Kuhberg zeigt, dagegen durch kostbare Häuser- und Grund-Erwerbungen einen Aufwand verursachen, welcher jenen der Passage des Kuhberges weit überstiege.

In Beziehung auf Steigungen verdient die direkte Linie entschieden den Vorzug vor der Linie durch das Blauthal, insofern sie sich, dem natürlichen Gefälle des Donau- und Rißthals folgend, ohne verlorene Steigung bis Biberach erhebt, während diese, ehe sie ins Donauthal gelangt, erst die, wenn auch sehr flache Wasserscheide der Aach und des Schmiechen übersteigen muß; und in Hinsicht auf Alignement genügt es, anzugeben, daß die direkte

Linie, nachdem sie die Sohle des Donauthals erreicht hat, in zwei durch eine Krümmung von 10000 Fuß Halbmesser vermittelten geraden Linien nach Biberach gelangt, von denen die eine 3, die andere 7 Stunden Länge hat, während die Linien über Blaubeuren und Ehingen sich erst in vielfachen und scharfen Krümmungen durch das Blau-, Aach- und Schmiechenthal, sodann um die Stadt Ehingen in das Donauthal und von diesem um die Ecke bei Rißtissen in das Rißthal windet.

Was die direkte Linie von Ehingen über den Federsee nach Aulendorf betrifft, so glauben die erwähnten Ober-Ingenieure, insofern dieselbe eine Abänderung des Gesetzes vom 18. April 1843 bedingen würde, nur im Allgemeinen bemerken zu dürfen, daß sie sich überzeugt hielten, daß die Uebersteigung der Donau-Rhein-Wasserscheide in der von Oberbaurath v. Bühler für einen Kanal bestimmten, oder in einer derselben nahe liegenden Richtung mit ungleich günstigeren Steigungs-Verhältnissen bewerkstelligt werden kann, als durch die Thäler des Stehen-, Weiher- und Sulzbaches.

Was die Uebersteigung der Wasserscheide zwischen Ingoldingen und Aulendorf betrifft, so pflichteten sie vor allen Dingen der Ansicht der Herren Negrelli und Vignoles bei, daß die Linie, wenn nicht dem Betriebe der Südbahn allzu großer und verderblicher Zwang angethan werden wolle, nicht in die Nähe der Stadt Waldsee geführt werden könne.

Mit Hilfe von Messungen, welche sich über die ganze dortige Hochebene verbreiteten, wurden sodann sämmtliche gemachte Vorschläge einer gründlichen Prüfung unterworfen. Es zeigte sich, daß nach Negrelli's Vorschlag die Linie die geringste Höhe übersteigen, bei einem Steigungsmaximum von 1 : 150 nur unbedeutende Erdarbeiten erfordern, dafür aber eine sehr bedeutende Länge erhalten, nach Vignoles Vorschlag eine um 66 Fuß größere Höhe ersteigen, bei einem Steigungsmaximum von 1 : 100 noch ziemlich bedeutende Erdarbeiten erfordern, dagegen aber um 13000 Fuß kürzer werden würde als jene.

Es boten sich aber zwei zwischen jenen in der Mitte liegende Linien dar, von denen die eine bei einer um 13000 Fuß geringeren Länge als die Negrelli'sche Linie, mit einem Steigungsmaximum von 1 : 125 und bedeutenden Erdarbeiten eine um 46 Fuß größere Höhe ersteigt als jene, die andere mit einem Steigungsmaximum von 1 : 150, ohne größere Erdarbeiten als die Negrelli'sche Linie zu erfordern und ohne eine größere Höhe als diese zu übersteigen, um 10300 Fuß kürzer ist.

Ungeachtet die zweite der beiden erwähnten Linien sowohl hinsichtlich der Anlage- als der Betriebskosten den Vorzug zu verdienen scheint, so gründet sich doch die nachfolgende Berechnung auf die erste, weil die definitive Bestimmung der Richtung dieser Strecke der Südbahn von den Resultaten einiger ergänzenden Messungen abhängig gemacht ist.

Was die Führung der Bahn durch den Schussentobel betrifft, so zeigte sich, daß bei Annahme von Steigungen von 1 : 125, 1 : 115 und auf eine kurze Strecke von 1 : 100 alle bedenklichen Punkte der v. Bühlerschen Linie beseitigt werden konnten. Von Mochenwangen nach Ravensburg kom-

men zwei Linien in Betracht, von denen die eine durch die Mitte des Schussenthals in gerader Linie nach Ravensburg zieht, die andere, der linken Seite des Thals sich nähernd, Altdorf und Weingarten berührt. Bei der unbedeutenden Entfernung der letzteren Orte von Ravensburg wurde diese Linie, welche hinsichtlich ihres Alignements und Längenprofils jener nachsteht, bei Seite gesetzt und der Berechnung die ersterwähnte zu Grunde gelegt.

Die von v. Bühler entworfene Linie von Ravensburg nach Friedrichshafen wurde ebenfalls einer Revision unterworfen und dabei folgendermaßen abgeändert: Sie folgt von Ravensburg den Windungen des Schussen bis zur Lochbrücke, setzt von dort aus auf dem kürzesten Wege in gerader Linie und mit sehr milden Steigungs-Verhältnissen über die flache Erhöhung, welche die Lochbrücke am See trennt, und langt in Friedrichshafen parallel und hinter der geraden Straße, welche Schloß und Stadt verbindet, an, wo sich ein wohlfeil zu erwerbender und in Hinsicht auf Baugrund und Ausdehnung schicklicher Platz zu einem Bahnhofe vorfindet.

Die Länge der v. Bühlerschen Linie betrug 4,75 Stunden; die Länge der neueren Linie beträgt 5,33 Stunden; daher letztere um 0,58 Stunden länger ist als erstere. In Hinsicht auf Steigungs-Verhältnisse stellt sich die neuere Linie günstiger als die ältere, während in Beziehung auf Krümmungen die neuere Linie, ohne jedoch kleinere Halbmesser als von 2000 Fuß zu besitzen, indem sie dem Schussenthale folgt, der älteren Linie nachsteht.

Die ganze Länge der Linie von Ulm bis Friedrichshafen beträgt nach den neueren Feststellungen 27 Stunden 7500 Fuß oder etwa 13¾ Meilen.

c. Anlagekosten.

Diese sind nach den neueren Anschlägen, wie folgt, berechnet:

Gebäude und Grund-Erwerbung	873511	fl.
Allgemeine Zubereitung der Baustellen	46500	=
Planie	751200	=
Stütz- und Futtermauern, Pflaster	428975	=
Brücken, Durchlässe und Kanäle	747282	=
Straßenbau	88220	=
Fluß- und Uferbauten	176000	=
Bettung, Schwellen, Schienen ꝛc., incl. Legen derselben	2,427800	=
Einfriedigung, Schranken	82500	=
Für die Aufsicht	195000	=
Bahnhöfe	440000	=
Insgemein	331000	=
Summe	6,160013	fl.
Hierzu für Betriebsmaterial, nämlich:		
Lokomotive	264000	=
Wagen	280000	=
Schneepflüge und andere Ausrüstungs-Gegenstände	9000	=
Gesammte Anlagekosten	6,713013	fl.
oder	3,833130	Thlr.

Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich demnach auf 278770 Thlr.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Nach den neuern Entwürfen stellen sich diese auf der ganzen Linie von Ulm bis Friedrichshafen folgendermaßen:

Länge. Fuß.	Steigung. Fuß.	Gefäll. Fuß.	Steigungs-Verhältniß. Fuß.	Höhe über dem Meere. Fuß.	Bemerkungen.
1700	—	—	horizontal	1666	Ulm.
5000	—	25	1 : 200	1641	
2350	—	—	horizontal	1641	
27000	27	—	1 : 1000	1668	
1350	—	—	horizontal	1668	Erbach.
2000	10	—	1 : 200	1678	
1700	—	—	horizontal	1678	Donau-Uebergang.
1200	—	6	1 : 200	1672	
23500	47	—	1 : 500	1719	
2000	10	—	1 : 200	1729	
1800	—	—	horizontal	1729	Laupheim.
22500	50	—	1 : 450	1779	
2800	14	—	1 : 200	1793	Schemmerberg.
3400	—	—	horizontal	1793	
3000	15	—	1 : 200	1808	
1400	—	—	horizontal	1808	
22400	32	—	1 : 700	1840	
1600	8	—	1 : 200	1848	
1500	—	—	horizontal	1848	Biberach.
11250	25	—	1 : 450	1873	
3050	—	—	horizontal	1873	
6000	10	—	1 : 600	1883	
2200	—	—	horizontal	1883	
14000	28	—	1 : 500	1911	
1600	8	—	1 : 200	1919	
1200	—	—	horizontal	1919	Ingoldingen.
10000	80	—	1 : 125	1999	
2000	10	—	1 : 200	2009	
13800	—	69	1 : 200	1940	
1200	—	—	horizontal	1940	Kürnbach.
10000	—	40	1 : 250	1900	
11000	—	—	horizontal	1900	Aulendorf.
9000	—	72	1 : 125	1828	
8000	—	80	1 : 100	1748	
20000	—	160	1 : 125	1588	
1000	—	—	horizontal	1588	Mochenwangen.
6000	—	40	1 : 150	1548	
6300	—	18	1 : 350	1530	
5300	—	—	horizontal	1530	
3400	—	17	1 : 200	1513	
3000	—	—	horizontal	1513	
6000	—	20	1 : 300	1493	
6500	—	—	horizontal	1493	Ravensburg.
3600	—	18	1 : 200	1475	
3900	—	—	horizontal	1475	

Länge. Fuß.	Steigung. Fuß.	Gefäll. Fuß.	Steigungs-Verhältniß. Fuß.	Höhe über dem Meere. Fuß.	Bemerkungen.
14400	—	24	1 : 600	1451	
8350	—	—	horizontal	1451	
6250	—	25	1 : 250	1426	
1000	—	—	horizontal	1426	Brugg.
5850	—	13	1 : 450	1413	
5150	—	—	horizontal	1413	
3600	18	—	1 : 200	1431	Lochbrück.
600	—	—	horizontal	1431	
7800	—	39	1 : 200	1392	
8000	—	—	horizontal	1392	Friedrichshafen.
Summe	392	666			

Gesammtlänge 358500 Fuß = 27 Stunden 7500 Fuß.

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Diese sind durch die neueren Entwürfe, wie folgt, ermittelt:

Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.	Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.
2000	—	Ulm.	1500	—	
2000	1600	Ziegelhütte bei Ulm.	2200	2000	
2000	—		2200	—	
1700	9000		1300	2000	
600	2600		1600	1400	
2800	—		1200	1200	
600	4500		700	—	
26800	—	Erbach.	900	2000	
1500	3000		1000	—	
85400	—		1600	1800	
1300	2000		900	1400	
12300	—	Biberach.	1000	—	
1800	2400	Rißegg.	400	4000	
13200	—		900	—	
2300	3000		1100	2400	
11200	—	Ingoldingen.	1500	—	
3800	2200		1300	3000	
1400	3000		3100	2200	
1500	6000		1700	—	
1300	—		500	5000	
1600	3500	Winterstettenstadt.	900	—	
1900	—		1900	2000	
3400	10000		1200	3000	
10600	—		1400	—	
2500	2400	Kürnbach.	1500	2200	
9500	—		6700	—	Mochenwangen.
700	5500		1200	10000	
8700	—	Aulendorf.	29100	—	
1900	5000		1000	3500	

Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.	Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.
800	3000		5300	5000	
6800	—	Ravensburg	3800	—	
1600	5000		2500	6000	
3500	—		6400	—	
2600	2000		2700	2000	
4400	—		1700	4000	
2400	2000		17900	—	Lochbrück.
2200	—		1200	2000	
1700	2600		2100	—	Friedrichshafen.
1100	—				

Länge sämmtlicher Geraden . 284500 Fuß.
" " Kurven . 74000 "
Gesammtlänge 358500 Fuß = 27 Stunden 7500 Fuß.

C. Zusammenstellung der wichtigsten Verhältnisse sämmtlicher auf Staatskosten auszuführenden Eisenbahnen.

Nachdem wir nun in dem Vorstehenden die einzelnen Eisenbahnlinien Würtembergs abgehandelt haben, wollen wir in dem Folgenden sämmtliche Linien aus allgemeinen Gesichtspunkten betrachten.

a. Richtung und Länge der Bahn.

Alle im Vorstehenden beschriebenen Eisenbahnlinien lassen sich unter vier Hauptrubriken bringen, nämlich:

A. **Westbahn**, von Stuttgart über Ludwigsburg bis an die Badische Grenze bei Klein-Villars oder Knittlingen . . . 13,80 Stunden.
B. **Nordbahn**, von Thamm bei Hohen-Asperg nach Heilbronn . . . . 8,85 "
C. **Ostbahn**, von Stuttgart über Kannstadt, Plochingen, Göppingen, Süßen, Geißlingen nach Ulm . 24,82 "
D. **Südbahn**, von Ulm über Biberach, Ravensburg nach Friedrichshafen . . . . 27,58 "

Die Länge sämmtlicher auf Staatskosten auszuführenden Eisenbahnen wird mithin . . . . 75,05 Stunden
oder 37,5 d. Meilen

betragen.

b. Gesammte Anlagekosten.

Bekanntlich gründete sich der Entschluß, welcher im Jahre 1843 in Bezug auf den Bau der Eisenbahnen von Regierung und Ständen gefaßt wurde, auf die Kostenberechnungen, welche bis dahin von den Herren v. Bühler und v. Seeger angestellt waren und von der ständischen Eisenbahn-Kommission durch den Druck veröffentlicht worden sind. Diese Berechnungen weisen für die durch das Gesetz vom 18. April 1843 verabschiedeten Linien einen Aufwand aus, welchen wir in folgender Tabelle übersichtlich zusammenstellen.

	Gebäude und Grund-Erwerbung.		Herstellung des Unterbaues.														Oberbau.				Bahngebäude.				Insgemein.	Zusammen.	
			Allgemeine Zubereitung der Baustellen.	Planie.		Stütz- und Futtermauern, Pflaster.		Tunnel.		Brücken, Durchlässe und Kanäle.		Straßenbau.		Fluß- und Uferbauten.		Bettung, Schwellen, Schienen und Legung derselben.		Einfriedigung und Schranken.		Für die Aufsicht.		Bahnhöfe.				
	fl.	kr	fl.	fl.	kr	fl.	kr	fl.	kr	fl.	kr	fl.	kr	fl.	kr	fl.	kr	fl.	kr	fl.	kr	fl.	kr	fl.	fl.	kr
A. Westbahn. Stuttgart-Knittlingen	254255	22	—	1,377152	20	355127	54	206657	5	1,121807	16	24700	—	5700	—	3,898854	—	46610	46	63175	—	563700	—	233658	8,151397	43
B. Nordbahn. Ludwigsburg-Heilbronn	96733	11	—	1,202532	49	182958	44	160885	58	1,586524	12	27018	—	—	—	2,312002	15	19391	58	34000	—	83900	—	157150	5,863097	7
C. Ostbahn. Stuttgart-Ulm . . .	360794	20	—	3,380836	48	131334	10	383901	46	1,295619	2	494711	39	132403	10	4,073670	39	226108	38	85458	13	322597	21	355821	11,243257	8
D. Südbahn. Ulm-Friedrichshafen .	315098	—	—	1,908632	—	—	—	—	—	1,092339	—	761695	—	61926	—	3,465650	—	176509	—	92987	—	260345	—	238200	8,373381	—
86 Stunden 5674 Fuß	1,026880	53	—	7,869153	57	669420	48	751444	49	5,096289	30	1,308124	39	200029	10	13,750176	54	468620	22	275620	13	1,230542	21	984829	33,631132	58
Anschaffung des Betriebsmaterials																									1,106732	—
Zusammen																									34,737864	58

Hierbei ist zu bemerken, daß die Kosten der Stuttgart-Kannstadter Bahn auf die Westbahn und auf die Ostbahn vertheilt worden sind, daß bei sämmtlichen Bahnstrecken der Unterbau für ein Geleise angelegt und dieses auch sogleich berechnet worden ist; ferner, daß die Rubrik „Insgemein" nur die Auslagen für den Baudienst im engeren Sinne, nicht aber die allgemeinen Verwaltungskosten betrifft. Werden diese letzteren, um die Vergleichung mit dem Vignoles'schen Anschlage möglich zu machen, mit 600000 fl. zugeschlagen, so berechnen sich die Gesammtkosten auf

35,337864 fl. 58 kr.

Von großer Wichtigkeit ist nun die Frage, ob die in den ursprünglichen Voranschlägen ausgewiesenen Summen überhaupt und abgesehen von den früheren Entwürfen zur Herstellung der durch das Gesetz bezeichneten Linien ausreichen werden.

Der Oesterreichische Ingenieur Negrelli geht in dem Gutachten, welches er im Jahre 1842 über die Würtembergischen Eisenbahnen erstattete, in keine detaillirten Erörterungen des Kostenpunktes ein, spricht sich aber mit Bestimmtheit dahin aus, daß die damals berechnete Summe jedenfalls das Bedürfniß decken würde, ungeachtet er sich veranlaßt sieht, mehrere Positionen der Voranschläge als zu niedrig zu bezeichnen.

Eine weitere Erörterung erfuhr die Frage über die Anlagekosten der Eisenbahnen durch den Englischen Ingenieur Vignoles. Derselbe berechnet dieselben für die einzelnen Linien, wie folgt:

von Kannstadt nach Illingen auf	5,000000	fl.
= = = Ulm =	8,500000	=
= Illingen nach Bruchsal = Ulm nach Friedrichshafen	11,500000	=
= Thamm nach Heilbronn	3,000000	=

Behufs Vergleichung des Vignoles'schen Anschlages mit dem v. Bühlerschen und mit dem neueren müßte nun zunächst die für die Ulm-Friedrichshafener und Illingen-Bruchsaler Linie zusammen ausgeworfene Summe von 11,500000 fl. auf die einzelnen Strecken vertheilt werden, und dürften treffen auf die Linie

von Ulm nach Friedrichshafen	8,575000	fl.
= Illingen bis zur Grenze	1,675000	=
= der Grenze bis Bruchsal	1,250000	=

Mithin auf die

Ostwestbahn von Ulm bis Klein-Villars	15,175000	fl.
Südbahn	8,575000	=
Nordbahn	3,000000	=
Zusammen	26,750000	fl.

Unter dieser Summe ist der Unterbau für eine Doppelbahn, ferner das Betriebsmaterial, so wie die allgemeinen Verwaltungskosten, nicht aber die Anlegung eines zweiten Geleises begriffen.

Nach den neueren Berechnungen beträgt der Aufwand für die Anlegung eines zweiten Geleises auf die Stunde Bahnlänge . . . 65000 fl.
also auf 75¼ Stunden . . . . 4,891000 =

Wird diese Summe Behufs der Vergleichung mit den v. Bühlerschen und mit den neueren Berechnungen zu der obigen Summe geschlagen, so stellen sich die Gesammt-Anlagekosten der durch das Gesetz vom 18. April 1843 bestimmten Bahnlinien nach Vignoles Anschlag auf

31,641000 fl.

Die Schätzungen Vignoles gründeten sich indessen nur auf die zum Theil von ihm selbst bearbeitete Strecke der Würtembergischen Bahnen von Plochingen bis Illingen und auf Zusammenstellungen der Anlagekosten einiger Englischen, der Belgischen und der Badischen Eisenbahnen. So werthvoll aber dergleichen Zusammenstellungen für die Ermittelung alles dessen sind, was sich auf den Betrieb der Bahnen bezieht, eben so werthlos sind sie für die Berechnung der Anlagekosten, da sich diese in jedem einzelnen Falle lediglich nach den örtlichen Verhältnissen richten. Einen sicheren Boden für die Ermittelung des Gesammtaufwandes bieten daher erst die durch die Bearbeitung der vorliegenden Entwürfe von den Ober-Ingenieuren Etzel, Klein und Knoll gewonnenen Resultate dar, welche wir in folgender Tabelle zusammenstellen:

	Gebäude und Grund-Erwerbung.	Herstellung des Unterbaues.							Oberbau.		Bahngebäude.		Insgemein.	Gesammte Anlagekosten.
		Allgemeine Zubereitung der Baustellen.	Planie.	Stütz- und Futtermauern, Pflaster.	Tunnel.	Brücken, Durchlässe und Kanäle.	Straßenbau.	Fluß- und Uferbauten.	Bettung, Schwellen, Schienen 2c. incl. Legen derselben.	Einfriedigung und Schranken.	Für die Aufsicht.	Bahnhöfe.		
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
A. Westbahn. Stuttgart-Klein-Villars 13 Stunden 10373 Fuß	565665	500	760580	21400	650000	1,586180	99742	—	1,988286	40000	98563	355570	250045	6,416531
B. Nordbahn. Thamm-Heilbronn. 8 Stunden 11000 Fuß	350000	—	230000	228800	435000	700000	15000	—	740250	25000	54000	320000	125000	3,223050
C. Ostbahn. Stuttgart-Ulm. 24 Stunden 10662 Fuß	1,652507	14000	1,972720	177775	464000	1,226846	259600	70120	3,920786	70000	175865	1,145000	480000	11,629219
D. Südbahn. Ulm-Friedrichshafen. 27 Stunden 7500 Fuß	873511	16500	751200	1000	—	747282	88220	176000	2,427800	82500	195000	440000	331000	6,160013
75 St. 535 Fuß	3,441683	61000	3,714500	428975	1,549000	4,260308	462562	246120	9,077122	217500	523428	2,260570	1,186045	27,428813
													Mechanische Werkstätte	300000
													Anschaffung des Betriebsmaterials	2,503900
														30,232713

Hierbei ist zu bemerken, daß, wie in den v. Bühlerschen Voranschlägen, unter der Rubrik „Insgemein" nur diejenigen Auslagen begriffen sind, welche sich auf den Baudienst im engeren Sinne beziehen. Werden, wie dort, die allgemeinen Verwaltungskosten mit 600000 fl. zugeschlagen, so stellt sich die oben ausgewiesene Summe auf

30,832713 fl.

Eine Vergleichung der verschiedenen Anschläge nach diesen Gesammtbeträgen würde indessen keinen richtigen Maaßstab für die Beurtheilung der Anschläge selbst geben, da den neueren Voranschlägen nur für die Ostwestbahn eine Doppelbahn, für die Südbahn und Nordbahn aber, sowohl was den Unter- als Oberbau betrifft, eine einfache Bahn zu Grunde liegt. Es dürfte daher von Interesse sein, die verschiedenen Anschläge in Beziehung auf die Ostwestbahn zu vergleichen.

Nach den v. Bühlerschen Berechnungen beträgt der Gesammtaufwand für die Linie von Ulm bis Knittlingen, mit Zuschlag eines verhältnißmäßigen Antheils an den Kosten des Betriebsmaterials und der allgemeinen Verwaltung:

20,394654 fl.

Nach dem Vignolesschen Anschlage, mit Zurechnung des zweiten Geleises:

17,677500 fl.

Nach dem neueren Voranschlage, mit Zurechnung des Antheils an der mechanischen Werkstätte, dem Betriebsmaterial und den allgemeinen Verwaltungskosten:

20,126450 fl.

oder auf die würtembergische Stunde Bahnlänge reduzirt:

Nach dem v. Bühlerschen Anschlage:

413000 fl.

Nach der Vignoles'schen Schätzung:

459200 fl.

Nach der neueren Berechnung:

522800 fl.

Die neueren Berechnungen gründen sich durchaus auf die Voraussetzung, daß das zweite Geleise auf den für eine Doppelbahn bestimmten Strecken der Eisenbahn auch sogleich angelegt werden soll. Es ist jedoch von Regierung und Ständen angenommen, daß vorerst nur ein Geleise anzulegen sei. Eine Ausnahme hiervon muß mit der Strecke von Stuttgart nach Kannstadt gemacht werden, welche, mit Rücksicht auf ihren starken Verkehr, sogleich eines doppelten Geleises bedarf. Werden für die übrigen Strecken der Ostwestbahn die Kosten eines zweiten Geleises mit 65000 fl. auf die Stunde abgezogen, so stellt sich der oben ausgewiesene Gesammtaufwand für die auf das Gesetz vom 18. April 1843 bestimmten Linien auf

28,427713 fl.

Will man hierzu für die Schwankungen der Schienenpreise

1,000000 fl.,

ferner für die Herstellung sämmtlicher Kunstbauten aus soliden Materialien:
2,000000 fl.
schlagen, so ergiebt sich ein Totalaufwand von
31,427713 fl.
oder 17,945224 Thlr.

Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich demnach auf etwa 478540 Thlr.

c. Steigungs- und d. Krümmungs-Verhältnisse.

Das stärkste Gefälle aller Würtembergischen Eisenbahnen ist, außer dem auf der Ostbahn vorkommenden von 1 : 45, 1 : 100; der kleinste Radius beträgt auf der Ostbahn 800, auf der Nordbahn 1200, auf der Südbahn 1400 und auf der Westbahn 2200 Fuß.

e. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die verschiedenen Eisenbahnen werden vorläufig nur für ein Geleise eingerichtet, jedoch soll auf der Ost- und Westbahn gleich der für ein zweites Geleise erforderliche Unterbau hergestellt werden.

Als großartige Bauwerke sind nach den neueren, von den Ober-Ingenieuren Etzel, Klein und Knoll bearbeiteten Entwürfen 5 Tunnel mit einer Gesammtlänge von 9075 Fuß hervorzuheben. Hiervon treffen zwei auf die Westbahn; der eine gegenwärtig im Bau begriffene von 2900 Fuß Länge auf der sogenannten Prag, der andere auf der Wasserscheide bei Maulbronn. Beide Tunnelbauten gehören hinsichtlich des ungünstigen Terrains, das sie durchbrechen, zu den schwierigeren. Zwei weitere Tunnel treffen auf die Ostbahn, der eine von 1200 Fuß Länge durch den Rosenstein, gegenwärtig im Bau begriffen; der andere von 1600 Fuß Länge auf der Alp zwischen Halzhausen und Beimerstetten. Ersterer gehört, des häufig wechselnden Terrains wegen, gleichfalls zu den schwierigeren; letzterer, durch einen Rücken von Jurakalk brechend, zu den leichtesten Arbeiten in dieser Art. Ein fünfter Tunnel endlich findet sich auf der Nordbahn bei Kirchheim vor. Er besitzt eine Länge von 2175 Fuß, ist durch einen Rücken von Muschelkalk zu brechen und gehört gleichfalls zu den leichteren Bauten dieser Art. Sämmtliche Tunnel sollen für eine doppelte Spur angelegt und die Mündungen derselben mit der größten Einfachheit behandelt werden.

An großen Brücken und Viadukten finden sich auf sämmtlichen Bahnen 4 vor, nämlich auf der Westbahn der Viadukt über das Enzthal; auf der Ostbahn der Viadukt über das Neckarthal bei Kannstadt, gegenwärtig im Bau begriffen, mit 9 Jochen von je 75 Fuß Spannweite und einer Erhöhung der Fahrbahn über die Thalsohle von 35 Fuß; auf der Südbahn die Brücke über die Donau bei Erbach, mit 3 Jochen von je 70 Fuß Spannweite und von 20 Fuß Erhebung über die Thalsohle; auf der Nordbahn die Brücke über die Enz bei Besigheim mit 4 Jochen von je 140 Fuß Spannweite und 30 Fuß Erhebung über die Thalsohle. An diese Bauten reihen

sich eine Anzahl kleinerer Viadukte, Brücken, Ueberfahrten, Durchfahrten, Durchgänge, Durchlässe und Dohlen an.

Für sämmtliche Brücken- und Viaduktbauten von einigem Belang sind zwar steinerne Pfeiler, aber nur hölzerner Oberbau in Rechnung genommen, um die Kosten der ersten Anlage nicht über das Maaß anwachsen zu lassen. Bei den Konstruktionssystemen dieser Bauten ist auf Beseitigung aller der Umstände Bedacht genommen, welche sonst die Zerstörung hölzerner Bauten zu beschleunigen pflegen, und ebenso ist dafür gesorgt, daß bei etwa vorkommenden Reparaturen die einzelnen Theile der Konstruktion ausgewechselt, ja die Hälfte der Fahrbahn abgebrochen und erneuert werden kann, ohne daß dadurch eine Störung im Betriebe der Bahn veranlaßt würde. Sollte es dessenungeachtet für angemessen erachtet werden, um, im Einklange mit dem in Würtemberg bisher bei bedeutenderen Straßen- und Brückenbauten festgehaltenen Grundsatze, auch bei den Eisenbahnbauten Holzkonstruktionen auszuschließen, und nur vollkommen dauerhafte, feuersichere Materialien, wie Stein und Eisen, zuzulassen, so hat man hierfür, wie wir unter den Gesammt-Anlagekosten gesehen, einen Zuschlag von 2,000000 fl. gerechnet.

Was das System des Oberbaues der Würtembergischen Eisenbahnen betrifft, so wurden hierüber vielfache Verhandlungen gepflogen. Oberbaurath v. Bühler beabsichtigte bei seinen ersten Entwürfen, Schienen mit Stühlen anzuwenden, schlug aber später diejenige Form von Schienen vor, welche zuerst auf der Camden and Amboy Bahn in den Vereinigten Staaten von Nordamerika angewendet, von dort nach England, später nach Frankreich und Deutschland verpflanzt wurde und gegenwärtig von den meisten Ingenieuren für die zweckmäßigste gehalten wird.

Die Schienen sind von der ⊥ Form und wiegen per Yard 54 oder per Fuß 18 Pfund; ihre Länge beträgt 15 englische Fuß und an den Enden sind sie rechtwinklig abgeschnitten. Jede Schiene ruht auf sechs eichenen Querschwellen, von welchen die unter den Stößen 10, die anderen 8 würtemberger Zoll (Dezimalzoll) breit sind. Die Dicke der Schwellen ist durchgängig 6 Zoll, die Länge 8½ Fuß. Die Schwellen liegen nicht gleich weit von einander, sondern bei den Enden der Schienen näher als bei der Mitte derselben. Hierdurch, und weil die Endschwellen eine größere Breite besitzen, erhält das Geleise eine möglichst gleichförmige Stabilität.

Die Befestigung der Schienen auf den Unterlagen geschieht mit Hakennägeln oder Kloben; jedoch ruhen die Schienen mit ihren Enden nicht unmittelbar auf den Schwellen, sondern auf Unterlagsplatten von gewalztem Eisen, in deren Vertiefung der Fuß der Schiene genau paßt. Von den vier quadratischen Löchern an der Platte sind zwei um die Dicke des Nagels näher bei einander und es korrespondiren hiermit zwei an dem Ende der einen Schiene gemachte Einschnitte. Jede Schiene wird auf diese Weise mit ihrem einen Ende festgehalten und kann sich nur nach einer Richtung ausdehnen; die Verrückung der Schienen, welche besonders bei starken Steigungen häufig eintritt, wird hierdurch verhindert. Das Gewicht eines Hakennagels beträgt 0,536 Pfund Zollvereins-Gewicht, das einer Unterlagsplatte 6½ Pfund.

Damit die Schienen an ihrer Oberfläche eine der konischen Gestalt der Radkränze entsprechende Neigung haben, erhalten die Querschwellen schiefe Einschnitte. Die Neigung ist = 1 : 18 angenommen.

Die lichte Entfernung der Schienen von einander oder die Spurweite beträgt 4 Fuß 8 ½ Zoll englisch, wie bei fast allen andern Eisenbahnen Deutschlands.

Das Fundament für den Oberbau bildet eine Lage von Schotter oder Kies, welche, von der Oberfläche der Querschwellen gerechnet, im Mittel 1,4 Fuß tief ist.

Der Erddamm hat an seiner Oberfläche von der Mitte aus nach beiden Seiten gegen den Rand der Böschung ein Gefälle von 3 Zoll und zur Beförderung des Wasserabflusses ist von 8 zu 8 Fuß in dem 2 Fuß breiten Bankett ein Graben, der ebenfalls mit Schotter oder Kies ausgefüllt ist. Die Breite der ganzen Schotterlänge für die Doppelbahn beträgt 22 Fuß.

Die für die erste Sektion der Würtembergischen Eisenbahnen angeschafften Schienen wurden in dem Werke von Thompson und Foreman in South Wales fabrizirt, die Unterlagsplatten von Jacobi, Haniel und Huysen in der Gutenhoffnungshütte und die Hakennägel von Wiß und Gradmann in Homburg in Rheinbaiern. Die Schienen kosteten am Hafen in Wales 5 Liv. 3 Sh. pro Tonne; die Unterlagsplatten werden loco Kannstadt oder Stuttgart mit 10½ fl. rh. und die Nägel mit 15½ fl. rh. pro Zollvereins-Zentner bezahlt.

Die Würtembergischen Staats-Eisenbahnen durchziehen, indem sie den Hauptrichtungen des Transithandels folgen, zugleich die am dichtesten bevölkerten Distrikte des Landes, daher bei der Disposition der Stationen und der Haltplätze der zu erwartende lebhafte Binnenverkehr besondere Berücksichtigung verdient. Auf der ersten, 4 geogr. Meilen langen Sektion der Würtembergischen Eisenbahnen beträgt die mittlere Entfernung der Haltstationen nicht mehr als eine halbe geogr. Meile. Unter diesen befindet sich der Central-Bahnhof in Stuttgart (nähere Beschreibung desselben siehe Seite 1214), drei Bahnhöfe zweiten Ranges in Kannstadt, Eßlingen und Ludwigsburg und fünf Haltstationen. Da auch auf den voraussichtlich frequentesten Strecken nur ein Geleise angelegt werden wird, so soll jeder der fünf Haltplätze ein Ausweichgeleise von etwa 400 Fuß Länge erhalten. Sämmtliche Bahnhöfe und Haltstationen werden mit Trottoirs versehen, welche 3 Fuß über das Niveau der Bahn erhöht sind.

Die Gebäude der Haltstationen theilen sich in zwei Klassen. Die erste Klasse ist für eine Haltstation in der Nähe einer oder einiger bevölkerter Ortschaften bestimmt und wird das Gebäude von einem Bahnmeister, zugleich Einnehmer, mit Familie und von einem Bahnwärter bewohnt. Die zweite Klasse ist für eine Haltstation in der Nähe einer einzelnen, weniger bevölkerten Ortschaft oder vereinzelter Höfe bestimmt. Die Zahl, Disposition und Dimension der bewohnbaren Räume ist genau dieselbe, wie bei der ersten Klasse; dagegen fehlt das Wartzimmer, indem bei der geringen Anzahl von Passagieren, welche von einem Haltplatz zweiter Klasse erwartet werden,

diese bei gutem Wetter in dem ziemlich geräumigen Vorhause, bei schlechtem Wetter in der Stube des Bahnmeisters eine augenblickliche Unterkunft finden können.

Eine dritte Klasse endlich bilden die einfachen Bahnwärterhäuser. Ihre mittlere Entfernung von einander beträgt 3000 bis 4000 Fuß; ihre Lage ist indessen nicht allein nach der Entfernung, sondern vorzugsweise mit Rücksicht auf die Möglichkeit eines geordneten Signaldienstes bestimmt, dessen Durchführung bei dem wechselnden Terrain, welches der größere Theil der Würtembergischen Eisenbahnen durchzieht, an manchen Stellen mit nicht geringen Schwierigkeiten verknüpft ist.

Was die Konstruktionsweise sämmtlicher Dienstgebäude betrifft, so wird bei derselben mehr auf Dauer als gefälliges Aeußere gesehen. Sie werden je nach den örtlichen Verhältnissen bis unter das Dach entweder von Bruchstein- oder von Backstein-Mauerwerk ohne Bewurf aufgeführt und mit einem 2—3 Fuß vorspringenden Ziegeldach versehen. Die Trottoirs der Haltplätze erhalten gegen die Bahn eine kleine Stützmauer, werden hinter derselben mit Erde aufgefüllt und mit einer 6 Zoll dicken Bétonmasse gepflastert.

f. Betriebseinrichtungen, Art des Betriebes und Betriebsmittel.

Der Bau und Betrieb der Würtembergischen Eisenbahnen gehört zum Ressort des Finanzministeriums und ist bei diesem Departement unter dem Namen „Eisenbahn-Kommission“ eine eigene Behörde gebildet, welche ihren Sitz in Stuttgart hat und dem Ministerium gegenüber etwa die Stellung einer Kreisregierung einnimmt.

Die Eisenbahn-Kommission besteht aus einem administrativen Direktor, vier technischen, zwei administrativen, einem rechtskundigen und einem kaufmännischen Mitgliede. Die Namen dieser Beamten sind:

Knapp, Direktor.
Etzel, Oberbaurath,
Klein, „
Knoll, „
Gaab, „ } technische Mitglieder, welche sich in das Referat über die technischen Seiten des Baues und Betriebes theilen.
Autenrieth, Finanzrath,
Bühler, „ } administrative Mitglieder.
Kammerer, rechtsverständiges Mitglied.
Deffner, Kaufmann, kaufmännisches Mitglied.

Die administrativen Mitglieder theilen sich in das Referat über die administrative Seite des Baues und Betriebes; dem rechtskundigen Mitgliede liegt das Referat in Expropriations- und Eisenbahn-Polizeisachen, dem kaufmännischen Mitgliede das Referat über auswärtige Anschaffungen für den Oberbau und die Betriebsmittel ob.

Die Ausführung des Unter- und Oberbaues wird, unter der Kontrole der technischen Mitglieder der Kommission, von den Bezirks-Ingenieuren

resp. Baukondukteuren geleitet, welchen in administrativer Beziehung die betreffenden Kanalbeamten ihrer Bezirke zur Seite stehen. Ihre Namen sind:

Kalbfell, Bahnbau-Inspektor, dermaliger Amtssitz Kannstadt.
Cloß, " " " Zuffenhausen.
Beckh, " " " Ravensprung.
Wild, " " " Besigheim.
Schlierholz, " " " Göppingen.
Kaiser, Baukondukteur, " " Geißlingen.
Heinlen, " " " Ludwigsburg.
Bertsch, " " " Lauffen.
Schenk, " " " Plochingen.
Strälin, " " " Ludwigsburg.

Die Ausführung der Bahnhofbauten wird von Bauinspektoren besorgt, deren Namen sind:

Heimerdinger, Hoch-Bauinspekt., dermal. Amtssitz Stuttgart.
Fuchs, " " " Bietigheim.
Morlock, " " " Göppingen.
Spindler, " " " Biberach.

Für die Unterhaltung der bereits im Betriebe befindlichen kurzen Bahnstrecke ist ein Betriebs-Ingenieur, Bohnhöfer, Amtssitz Plochingen, aufgestellt; für das Maschinenwesen: ein Maschinenmeister, Schlärbaum, Amtssitz Kannstatt; für den Betrieb im engeren Sinne: ein Bahnhofs-Inspektor, Mauser, Amtssitz Kannstadt.

Die starke Besetzung des untergeordneten Baupersonals hat ihren Grund vorzüglich darin, daß man sich bis jetzt in Würtemberg noch nicht entschließen konnte, bei dem Bau der Eisenbahnen auf eine durchgreifendere, mehr summarische Weise zu Werke zu gehen, als man dies bei den Straßen- und Brückenbauten, so wie bei den Hochbauten der Staatsverwaltung in einem kleinen Lande, wie Würtemberg, gewöhnt war. Die Menge kleinlicher Kanzleiformen einerseits und der absolute Mangel an großen Bauunternehmern andererseits geben übrigens diesem, wenn gleich unverhältnißmäßig zahlreichen Personal mehr als hinlängliche Beschäftigung.

Wie bereits erwähnt, so werden die Würtembergischen Eisenbahnen, mit Ausnahme des Alp-Ueberganges, 1 : 100 als größte Steigung und 1000 Fuß zum kleinsten Krümmungs-Halbmesser erhalten. Steigungen und Krümmungen von dieser ungünstigen Beschaffenheit kommen jedoch nur selten vor, und fast nirgends erstrecken sie sich auf eine bedeutende Länge; auch ist überall so viel als möglich das Zusammentreffen sehr scharfer Krümmungen mit sehr starken Steigungen vermieden.

Daß bei der schon erreichten Vollkommenheit in der Konstruktion der Lokomotiven Steigungen von 1 : 100 ohne den geringsten Anstand mit denselben befahren werden können, ist durch das Beispiel so vieler Bahnen erwiesen und eine bereits allgemein erkannte Thatsache. Die für den Betrieb der ersten Sektion der Würtembergischen Eisenbahnen bestellten und theils

schon bezogenen amerikanischen Lokomotive werden im Stande sein, eine Bruttolast von 100 Tonnen mit 3 geogr. Meilen Geschwindigkeit auf Steigungen von 1 : 100, wobei zugleich Kurven von 1000 Fuß Radius vorkommen können, fortzuschaffen, welche Leistung von den Fabrikanten garantirt ist und aus den Verhältnissen der Lokomotive leicht nachgewiesen werden kann. Eine einzelne Lokomotive wird daher immerhin im Stande sein, in einem Train 600 Passagiere oder 1200 Ztr. Güter von der westlichen Landesgrenze oder Heilbronn bis zum Fuß der Alp zu fördern und hierbei, weil der Strecken mit 1 : 100 Steigung nur wenige sind, incl. der Aufenthalte, 4 Meilen per Stunde zurücklegen.

Ein größeres Steigungs-Verhältniß mußte aber beim Alp-Uebergang, wo die Durchführung eines Steigungs-Maximums von 1 : 100 den Mehraufwand von mehreren Millionen und zugleich die Beschreibung eines großen Umweges bedingen würde, angenommen werden. Die östliche Abdachung der Alp ist, wie bereits früher bemerkt worden, der Anwendung einer Steigung von 1 : 45 am günstigsten, und diese Steigung wurde daher auch für den westlichen Abhang, von Geißlingen aus, angenommen.

In Betracht dieser Verhältnisse hat man die Anwendung des amerikanischen Systems sowohl für Lokomotive als auch für Wagen am zweckmäßigsten befunden. Die Lokomotive erhalten demnach bewegliche Untergestelle, welche das Fahren durch Kurven so sehr erleichtern, dann zwei Paar mit einander gekuppelte Triebräder zur leichteren Ueberwindung der bedeutenderen Steigungen. Sie werden mit einem Dampfdruck von 90 Pfund per Quadratzoll arbeiten, eine Vorrichtung für variable Expansion, so wie alle diejenigen neuen Einrichtungen besitzen, welche an den besten Lokomotiven anzutreffen sind.

Für die Bahnstrecken, welche 1 : 100 als Steigungs-Maximum haben, sind theils sechs-, theils achträdrige Lokomotive bestimmt, und zwar die ersteren zur Beförderung der leichteren Personenzüge, die letzteren für Güter und gemischte Züge. Beide Klassen von Lokomotiven sind jedoch nicht so sehr in ihren Dimensionen von einander verschieden, daß nicht jede Lokomotive für den einen wie für den andern Dienst verwendet werden könnte.

Es ist als Grundsatz angenommen, daß sämmtliche Lokomotive einer Klasse unter sich vollkommen gleich sein müssen. Die Maschinen der einen wie der andern Klasse werden im Stande sein, auf Steigungen von 1 : 100, wobei zugleich Kurven von 1000 Fuß Radius vorkommen, eine Bruttolast von 100 Tonnen (2000 Ztr.) mit einer Geschwindigkeit von 2½ bis 3 geogr. Meilen per Stunde fortzuschaffen. Im arbeitenden Zustande wird das Gewicht einer solchen Maschine 15 Tonnen betragen, und da ⅔ hiervon auf den Triebrädern ruht, so ist der größte Druck, den ein Rad auf die Schienen ausübt, 2½ Tonnen. Die Anwendung so kräftiger Maschinen findet demnach ohne Nachtheil für den Oberbau Statt.

Eine besondere Gattung von Lokomotiven erfordert der Betrieb der Alpbahn. Jedenfalls werden diese Maschinen 8 an einander gekuppelte Räder, 16zöllige Cylinder, ein Gewicht von 20 Tonnen, im Uebrigen aber solche

Dimensionen erhalten, daß die Kraftentwickelung der größten Adhäsion das Gleichgewicht hält. Diese Art von Lokomotiven sollen den Train über die ganze Alpbahn von Geißlingen bis Ulm und umgekehrt befördern. Ein zweites Wechseln der Maschinen am Gipfel der Rampe würde dort die Anlage einer Lokomotiv-Station bedingen und einen nicht unbeträchtlichen Zeitverlust mit sich führen; auch würde es in ökonomischer Hinsicht nicht zweckmäßig sein, für den Betrieb der kurzen Bahnstrecke von 1⅓ Stunde die Lokomotive den ganzen Tag zu heizen und in Reserve zu halten. Nur in außerordentlichen Fällen — wenn ein Train seine gewöhnliche Größe überschreiten oder die Schienenoberfläche sehr glatt sein sollte — glaubt man durch Anwendung solcher Maschinen seine Zuflucht zu Hülfslokomotiven nehmen zu müssen. Als Hülfslokomotive würde aber dann diejenige Lokomotive dienen, welche den Zug bis zum Fuß der Alp gebracht hat, und somit würde auch die Nothwendigkeit des Bereithaltens von Reserve-Maschinen wegfallen.

Von den bis jetzt zum Gebrauche auf der ersten Sektion der Würtembergischen Staats-Eisenbahnen bezogenen 6 Lokomotiven ist die Hälfte in der Fabrik von Norris, die andere Hälfte in der Fabrik von Baldwin in Nordamerika gefertigt; alle jedoch ohne die Schornsteine, welche letztere erst in Würtemberg nach Erfindung des Königl. Würtembergischen Oberbauraths Klein ausgeführt wurden, die bekanntlich in einer Vorrichtung besteht, um das bei den Lokomotiven gefahrdrohende Auswerfen von Funken zu verhindern.

Wie bei den Lokomotiven, ließ die Beschaffenheit der Würtembergischen Eisenbahnen auch bei den Wagen die Anwendung des amerikanischen Systems zweckmäßig erscheinen. Fast sämmtliche Personenwagen werden demnach achträdrig, d. i. mit zwei beweglichen vierrädrigen Untergestellen gebaut; damit man aber nicht genöthigt sei, wegen einer geringen Anzahl Passagiere einen schweren achträdrigen Wagen dem Zuge anzuhängen, wird auch eine kleine Anzahl vierrädriger Reservewagen zweiter und dritter Klasse angeschafft. Aehnliches gilt von den Güter- und übrigen Transportwagen; auch diese werden in der Mehrzahl mit 8 Rädern versehen sein, mit Ausnahme der Bagage-, Pferde- und Equipagen-, so wie der für kleine Transportmassen berechneten Güterwagen.

Die Personenwagen zerfallen ihrer innern Einrichtung nach in 3 Klassen. Besondere Wagen erster Klasse giebt es nicht, sondern nur Abtheilungen erster Klasse in den Wagen, deren übriger größerer Raum für die zweite Klasse zu dienen hat. Außerdem sind noch Wagen zweiter Klasse (ohne Abtheilungen erster Klasse) vorhanden. Die Wagen dritter Klasse haben ebenfalls keine Abtheilungen für eine andere Klasse. Sämmtliche Wagen sind geschlossen und mit Glasfenstern versehen.

Die Obertheile der Wagen aller drei Klassen sind von gleichen Dimensionen, und die Rahmen, auf welche die Wagenkasten befestigt, so wie die Untergestelle, sind zugleich von vollkommen gleicher Konstruktion. Im Aeußern unterscheidet man die Klassen an der Eintheilung und Größe der Fenster, hauptsächlich aber an der Farbe.

Die vierrädrigen Reservewagen zweiter und dritter Klasse sind im Innern ganz wie die achträdrigen Wagen derselben Klasse eingerichtet, von welchen sie sich überhaupt nur durch die Länge des Kastens und die Konstruktion der Untergestelle unterscheiden.

Die Abtheilung der ersten Wagenklasse hat eine Länge von 11 Fuß und besitzt von jeder Seite 4 Fenster; sie ist für 12 Personen bestimmt, von welchen je 2 auf einem Sopha Platz finden, welche an den Seiten der Abtheilung hinlaufen. In der Mitte befindet sich ein geschliffener Tisch. Die Abtheilung der zweiten Wagenklasse enthält 20 in zwei Reihen hinter einander gestellte Sitze mit beweglichen Lehnen, jeder für 2 Personen. Die Sitze haben keine feste Polsterung, sondern bewegliche, mit Roßhaaren gefüllte Kissen. Die Rücklehne ist nur auf einer Seite gepolstert und mittelst zweier eiserner Arme drehbar inwendig an den Armlehnen befestigt. Je nachdem die Rücklehne auf die eine oder andere Seite gedreht wird, können die Passagiere in der einen oder andern Richtung, vor- oder rückwärts, auch je zwei und zwei einander gegenübersitzen.

Die Wagen, welche blos für die zweite Klasse zu dienen haben, sind im Innern ganz auf dieselbe Weise eingerichtet, wie die Abtheilung zweiter Klasse in dem so eben beschriebenen Wagen erster und zweiter Klasse. Die Anzahl der Sitze ist 28, 14 in jeder Reihe, und jeder Wagen zweiter Klasse enthält sonach 56 Sitzplätze, während in dem Wagen erster und zweiter Klasse deren 52 vorhanden sind.

Bei den Personenwagen dritter Klasse enthält jede der beiden langen Seitenwände zehn zum Herablassen eingerichtete Fenster, welche so disponirt sind, daß sich eines zwischen je zwei Sitzbänken befindet. In jeder der beiden Querwände sind ebenfalls zwei Fenster, die jedoch nicht herabgelassen werden. Es befinden sich im Wagen in zwei Reihen 18 Doppelbänke mit gemeinschaftlichen Rücklehnen und es sind mithin im Ganzen 72 Sitzplätze vorhanden.

Zur Anfertigung der Wagen wurden 2 Musterwagen (ein Personen- und ein Güterwagen) von Nordamerika bezogen, um hiernach in Stuttgart die übrigen anfertigen zu lassen. Die bis jetzt im Gebrauche befindlichen sind von der Fabrik Winkens u. Komp. (Winkens, Münch und Starker) geliefert und machen derselben alle Ehre.

Bei der Berechnung des Bedarfs an Betriebsmaterial wurde von den Erfahrungen ausgegangen, welche auf anderen, besonders den Deutschen Eisenbahnen gemacht sind. Diesen gemäß legt eine Lokomotive im Jahre durchschnittlich 4500, ein Wagen im Mittel 4000 Wegstunden zurück. Wenn nun auf einer Bahnstrecke vier Fahrten täglich in jeder Richtung geschehen, so legen die Züge auf jeder Stunde Weglänge des Jahres in runder Zahl 3000 Wegstunden zurück, und es versieht eine Lokomotive den Dienst einer Strecke von 1½ Wegstunden oder ¾ geographischen Meilen. Bei zwei täglichen Fahrten genügt eine Lokomotive für 3 Wegstunden oder 1½ geogr. Meilen.

Wenn ein Train durchschnittlich aus 12 vierrädrigen oder 6 achträdrigen Wagen besteht, so muß sich die Zahl der Lokomotive zu jener der vierrädrigen Wagen wie $1 : \frac{12 \times 4500}{4000} = 1 : 13\frac{1}{2}$ verhalten, und es sind für je eine Lokomotive 14 vier- oder 7 achträdrige Wagen anzuschaffen. Bei dem Verhältniß, welches sich muthmaßlich auf den Würtembergischen Eisenbahnen nach erfolgter Entwickelung des Verkehrs zwischen dem Personen- und Gütertransport einstellen wird, kann die halbe Anzahl Wagen für den Transport der Reisenden und die andere Hälfte für den Transport von Gepäck, Gütern, Pferden, Vieh, Equipagen ꝛc. gerechnet werden. Hiernach ist es leicht, sobald die Zahl der für eine gewisse Bahnstrecke nöthigen Lokomotive ermittelt ist, auch die Zahl der für diese Strecke erforderlichen Wagen zu berechnen.

Es ist nun angenommen, daß auf der West-, Nord- und Ostbahn im Mittel für das Jahr vier Fahrten, auf der Südbahn zwei Fahrten täglich in jeder Richtung Statt finden werden, daß zwischen Stuttgart und Kannstadt noch außerdem vier Lokalfahrten geschehen und für die Alpbahn die Zahl der Maschinen der großen Steigungen wegen um ein Drittel größer sein müsse als auf anderen Bahnstrecken von gleicher Länge und gleichem Verkehr. Hiernach berechnet sich die Gesammtzahl der Lokomotive, welche für den Betrieb der durch das Gesetz von 1843 sanktionirten Bahnen in Würtemberg erforderlich sein werden, auf 45; die Gesammtzahl der vierrädrigen Wagen, wenn für einen achträdrigen 2 vierrädrige gerechnet werden, rund auf 600, nämlich auf 300 Personen- und 300 Gepäck-, Güter- und andere Transportwagen.

In Beziehung auf die Preise der Lokomotive und Wagen bieten die bereits abgeschlossenen Verträge über die Lieferung der Betriebsmittel für die Bahnstrecke zwischen Eßlingen und Ludwigsburg Anhaltpunkte dar. Diesen zufolge kann der Preis einer Lokomotive (mit Ausnahme jener für die Alpbahn), ganz vollendet auf die Bahn gestellt, zu 24000 fl. und 10 Proz. dieses Betrages für Duplikate angenommen werden. Für die zum Betrieb der Alpbahn bestimmten 8 Lokomotive ist der Preis von 32000 fl. präsumirt.

Werden sämmtliche Wagen auf vierrädrige reduzirt, so stellt sich der Preis eines Personenwagens durchschnittlich auf 2400, der eines Güter- oder andern Transportwagens auf 1600 fl., und gegenüber den Kosten einer Lokomotive zu resp. 24000 und 32000 fl. erscheinen die Kosten der entsprechenden 14 Wagen mit 28000 fl.

Außer den Kosten der Lokomotive und Wagen sind endlich noch die Auslagen für Schneepflüge und andere kleinere Ausrüstungs-Gegenstände in Anschlag zu bringen, wofür entsprechende Beträge in den Kosten-Ueberschlag aufgenommen worden sind.

Nach den angeführten Daten wurden die Kosten des Betriebsmaterials für die verschiedenen Linien des Würtembergischen Eisenbahnnetzes berechnet,

und es sind die Ergebnisse der Berechnung in der folgenden Tabelle übersichtlich zusammengestellt:

Bahnstrecke.	Lokomotive.		Wagen.		Schneepflüge u. and. kleinere Ausrüstungs-Gegenstände. Anschaffungskosten.	Gesammtaufwand für das Betriebsmaterial.
	Anzahl.	Anschaffungskosten.	Anzahl.	Anschaffungskosten.		
		fl.		fl.	fl.	fl.
Westbahn = 13,80 Stunden . .	9	237600	126	252000	8700	498300
Nordbahn = 8,35 Stunden . .	6	158400	84	168000	5800	332200
Ostbahn = 24,82 Stunden . .	20	598400	252	504000	18000	1,120400
Südbahn = 27,58 Stunden . .	10	264000	140	280000	9000	553000
75 Stunden	45	1,258400	602	1,204000	41500	2,503900
per Wegstunde	0,6	16779	8	16053	553	33385

Nachdem wir nun in dem Vorstehenden das Wichtigste über die Staats-Eisenbahnen Würtembergs angeführt haben, gehen wir zu

D. den einzelnen projektirten Privat-Eisenbahnen

über.

1. Obere Neckar-Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Bereits im Jahre 1843 war von den Landständen die Ueberlassung des Baues einer Zweigbahn von Plochingen in das obere Neckarthal an eine Privat-Gesellschaft berathen und genehmigt worden. Da man jedoch mit dem Bau der Staatsbahn, an welche sich diese Privatbahn anschließen soll, nicht Ernst machte, so konnte natürlich auch an einen Angriff des Baues der letzteren nicht gedacht werden.

Durch die Ständeversammlung des Jahres 1845 wurde dem Eisenbahnbau in Würtemberg eine günstigere Wendung als bisher gegeben, und es konnte daher nicht fehlen, daß auch der Bau der Zweigbahn von Plochingen bis ins obere Neckarthal wieder zur Sprache gebracht wurde. Sowohl Regierung als Stände waren darin einverstanden, daß durch diese Bahn eine große Belebung des Verkehrs im Innern und eine beträchtliche Vermehrung des Ertrages der Staats-Eisenbahnen herbeigeführt werden würde, und es fand daher das von zehn der angesehensten Bürger der Stadt Reutlingen,

als Vermittlern und Theilnehmern einer Aktiengesellschaft, eingereichte Gesuch um Erlaubniß zur Erbauung der Bahn eine günstige Aufnahme. Die Ständeversammlung genehmigte, daß die Regierung nicht nur die Konzession ertheilen, sondern auch von Seiten des Staats dem Unternehmen eine Unterstützung bis zum vierten Theile der Kosten gewähren solle, wozu die nöthigen Mittel durch Staatsanlehen aufgebracht werden sollen. Ob und in wie weit die Regierung auf den Zinsengenuß aus ihrem Antheile verzichten wolle, wurde derselben überlassen.

Der Weg zur Vereinigung der Regierung mit der Aktiengesellschaft ist somit gebahnt, und es steht daher wohl zu erwarten, daß diese später zu Stande kommt, indem die Ausführung der oberen Neckar-Eisenbahn sowohl eine ungemeine Belebung des Verkehrs im Innern als auch eine beträchtliche Vermehrung des Ertrages der Staats-Eisenbahn mit sich bringen wird.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die obere Neckarbahn soll von Plochingen im Neckarthal über Wendlingen, Nurtingen, Mezingen, Reutlingen, Kirchentellinsfurt, Tübingen nach Rottenburg gehen und von da, wo möglich, bis Rottweil geführt werden, wobei der Umweg über Mezingen und Reutlingen allgemein anerkannt wird, weil er

a. im Interesse der Rentabilität der Bahn,

b. eben deshalb günstig, wo nicht unerläßlich für ihr Zustandekommen,

c. ebenso im Interesse von Reutlingen, Mezingen 2c. einerseits, wie im Interesse der mit ihnen verkehrenden Städte andererseits ist.

Die Länge der Bahn von Plochingen bis Rottenburg wird etwa 7 Meilen betragen, während für die der projektirten von Rottenburg bis Rottweil, für welche bis jetzt noch gar keine Terrain-Untersuchungen Statt gefunden haben, etwa 6 Meilen anzunehmen sind.

Ueber die anderen Verhältnisse der Bahn vermögen wir nichts anzugeben, weil darüber noch nichts veröffentlicht ist. Wir erwähnen daher nur, daß ein günstiger Ertrag der Bahn wohl nicht bezweifelt werden kann, als der bisherige bedeutende Verkehr des obern Neckarthals durch die Anlage einer Eisenbahn nothwendig gewinnen muß.

2. Eisenbahn von Kannstadt über Aalen bis an die nordöstliche Grenze gegen Baiern, zum Anschluß an die Baierischen Bahnen bei Nördlingen.

a. Geschichte dieses Projekts.

Wie wir schon im geschichtlichen Theile der Ostbahn erwähnt haben, wurde, als man im Jahre 1835 die Voruntersuchungen für die verschiedenen Eisenbahnlinien Würtembergs einleitete, auch eine Linie für die Ostbahn von Kannstadt über Aalen und Sontheim nach Ulm durch die Thäler der Rems, des Kochers, der Brenz und Donau untersucht und seitdem vielfach

vertheidigt. Der größeren Länge, des größeren Kostenaufwandes und anderer Umstände wegen, wurde diese Linie aber schon im Jahre 1843 aufgegeben und für die Führung der Ostbahn die Linie durch das Filsthal über die Alp gewählt.

Von der Ständeversammlung des Jahres 1845 wurde dieser Beschluß bestätigt, dagegen aber in der Sitzung vom 19. Juli der von einem Mitgliede derselben gemachte Antrag:

> „die Regierung zu bitten, wenn sich eine Aktiengesellschaft zum Bau einer Eisenbahn durch das Remsthal finde, derselben nicht nur die Konzession zu geben, sondern auch von Seiten des Staates eine Unterstützung bis zum vierten Theile der Kosten zu gewähren",

genehmigt. Ebenso wurde beschlossen, der Regierung vorzubehalten, ob und in wie weit sie auf den Zinsengenuß aus diesem vierten Theile der Kosten verzichten wolle.

In Folge dieser in Aussicht gestellten Begünstigungen bildete sich aus Bewohnern der betheiligten Gegenden ein Eisenbahn-Komité, welches die Mitglieder desselben, so wie überhaupt sämmtliche Freunde dieses Unternehmens zu einer Zusammenkunft in Mögglingen bei Gmünd auf den 18. August 1845 einladete.

In dieser wurde ein Haupt-Komité gebildet, zur Wahl eines Vorstandes (Frhr. v. Wöllrath) geschritten und ein engerer, aus 6 Mitgliedern bestehender Ausschuß gewählt. Ferner wurde beschlossen, es solle das Komité durch die öffentlichen Blätter dem Publikum seine Niedersetzung bekannt machen, und indem es wünschenswerth sei, daß vorerst von Seiten des Komité's keine Subskriptionslisten zum Unterzeichnen von Aktien aufgelegt würden, sondern daß man zunächst darauf ausginge, ob nicht ein großes Bankierhaus oder irgend eine schon fertige Gesellschaft sich an die Spitze des Unternehmens stellen werde, so sollte das Komité zugleich öffentlich anzeigen, daß es bereit sei, derartigen Unternehmern alle Auskunft, um die sie sich an das Komité wenden würden, insbesondere die ihnen etwa wünschenswerthen statistischen und sonstigen Notizen zu verschaffen, auch, wenn man es verlange, die Unterhandlungen mit der Regierung wegen Erlangung der Konzession und wegen Feststellung der Bedingungen dieser Konzession zu führen, und endlich den Unternehmern seiner Zeit bei Ausführung des Werkes, namentlich in Beziehung auf die Expropriation, nach bestem Wissen an die Hand zu gehen. Würde jedoch auf solche öffentliche Bekanntmachungen sich bis zum 1. November 1845 nichts zeigen, so solle alsdann das Komité, wo möglich unter Rücksprache mit der Königl. Staatsregierung, einen detaillirten Plan bearbeiten, der zur Grundlage für die Bildung einer soliden Aktiengesellschaft mittelst Subskription dienen könne, und der sofort mit der Einladung zur verbindlichen Unterzeichnung zu veröffentlichen sei.

An eine Ausführung des Unternehmens ist um so mehr zu denken, als eine Verbindung von Ulm mit Donauwörth ganz auf Baierischem Gebiete in keinem Falle Statt finden und ebenso eine Bahn von Ulm nach Augsburg wahrscheinlich nicht gebaut werden wird, indem Baiern diese Verbindungen nicht zu-

geben will. Es wird aufs Bestimmteste versichert, daß Baiern in keinen andern Anschlußpunkt, als in Nördlingen, willigen werde, weil es in keinen andern willigen könne, ohne die Interessen des eigenen und des gesammten Deutschen Verkehrs im Ganzen zu beeinträchtigen.

Da nun Würtemberg jedenfalls dahin streben wird, seine Westbahn mit der Baierischen Süd-Nordbahn in Verbindung zu bringen, so wird es sich wohl den Bestimmungen Baierns fügen, den Anschluß bei Nördlingen bewirken, und zu diesem Zwecke das in Rede stehende Unternehmen begünstigen müssen, wenn es nicht etwa, wie neuerdings das Gerücht aufgetaucht ist, eine Bahn von Ulm nach Nördlingen ausführt. Näheres muß hierüber noch durch die zwischen Baiern und Würtemberg eingeleiteten Verhandlungen festgesetzt werden.

Da die Bahnstrecke von Kannstadt bis Aalen wegen der Aufsuchung einer günstigen Trace für die Ostbahn mehrfach untersucht wurde, und es wohl anzunehmen ist, daß dieselbe, wenn sie später zur Ausführung gelangen sollte, in einer der für am besten gehaltenen Richtungen geführt werden wird, so können wir nicht umhin, etwas Näheres über die verschiedenen Verhältnisse der Bahn aus den früheren Untersuchungen anzuführen.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die ersten Untersuchungen für die Remsthalbahn wurden von dem Generalmajor v. Seeger im Zusammenhange mit den Untersuchungen für die West- und Nordbahn unternommen. Da diese letzteren nach dem v. Seegerschen Entwurfe vereint bis Neckarweihingen dem Laufe des Neckars folgen sollten, so stand die Wahl frei, die Remsthalbahn entweder an der Einmündung der Rems in den Neckar bei Aldingen und Neckarems, oder bei Kannstadt mit Uebersteigung der Wasserscheide von Fellbach und Schmieden von jenen Bahnen abzulenken. Beide Züge wurden von dem Generalmajor v. Seeger erst oberflächlich untersucht, sofort aber die erstere bearbeitet, weil in letzterer Richtung mit dem von Herrn v. Seeger festgesetzten Steigungs-Maximum eine Eisenbahnlinie nur mit horrenden Kosten durchzuführen gewesen wäre. Aber auch in der ersten Richtung begegnete er sehr bedeutenden Schwierigkeiten, indem sich auf der kurzen Strecke von Aldingen bis Waiblingen 4 Tunnel von 1410, 1751, 2058 und 1008, zusammen 6227 Fuß Länge und 4 große Viadukte von 130, 120, 100 und 80 Fuß größter Höhe und 1800, 1400, 1200 und 1400 Fuß Länge vorfinden. Unter um so günstigeren Verhältnissen zieht sich dagegen die Linie von Waiblingen über Schorndorf und Gmünd bis zum sogenannten Blümle, der Wasserscheide der Rems und des Aalbachs bei Aalen, welche sie mittelst eines Tunnels von 2240 Fuß Länge durchbricht und alsdann, fortwährend ansteigend, das Kocherthal bei Aalen erreicht.

Die Steigungs-Verhältnisse der beschriebenen Linie betreffend, hatte sich Herr v. Seeger genöthigt gesehen, auf das seinen Studien sonst allgemein zu Grunde liegende Prinzip sanfter Steigungen zu verzichten. Es finden sich zwischen Gmünd und der Wasserscheide der Rems auf ziemlich langen

Strecken successive Steigungs-Verhältnisse von 1 : 145, 1 : 127 und 1 : 101. Was die Krümmungen der Linie betrifft, so sind dieselben durchaus als sehr günstig zu bezeichnen, mußten aber an vielen Stellen mit nicht unbeträchtlichen Dämmen und Einschnitten erkauft werden, wo eine kleine Ausbiegung es möglich gemacht hätte, beinahe alle Erdarbeiten zu beseitigen.

Das Gutachten des im Sommer 1842 berufenen Ingenieurs Negrelli blieb auf die Trace der Remsthalbahn ohne irgend einen Einfluß, weil er aus Gründen, von nicht technischer Natur von der Vorzüglichkeit der Filsthalbahn überzeugt, kein Interesse hatte, auf die Einzelnheiten des konkurrirenden Entwurfes einzugehen.

Nachdem die Linie durch das Rems-, Kocher- und Brenzthal von Regierung und Ständen im Jahre 1843 als für die Führung der Ostbahn weniger geeignet, vorläufig bei Seite gesetzt worden war, entschlossen sich einige Bewohner dieser Thäler, zu besserer Begründung ihrer Ansprüche, einen zweiten auswärtigen Ingenieur zu berufen, und wendeten sich zu diesem Ende an Herrn A. W. Beyse, welcher sofort die beiden konkurrirenden Linien bereiste und die Resultate seiner Forschungen in einem später dem Druck übergebenen Gutachten kund gab. Beyse legte den Schätzungen, durch welche er die Ansicht seiner Kommittenten zu unterstützen suchte, im Allgemeinen den v. Seegerschen Plan zu Grunde, schlug jedoch verschiedene Abänderungen in den Einzelnheiten der Linie vor. Er ertheilte, indem er auf die ursprünglichen v. Seegerschen Untersuchungen zurückgriff, den Rath, den Uebergang vom Neckar- in das Remsthal bei Kannstadt durch Uebersteigung der Wasserscheide von Fellbach und Schmieden zu bewirken, und zwar entweder in gerader Linie mit einem Steigungs-Verhältniß von 1 : 100 oder in Serpentinen mit einer Ansteigung von 1 : 130. Ueber die Lage des Bahnhofes in Kannstadt, von welchem die so ansteigende Linie auslaufen soll, spricht er sich nicht aus. Ferner schlägt Beyse vor, anstatt des Tunnels durch die Wasserscheide der Rems bei dem sogenannten Blümle einen 40 bis 50 Fuß tiefen Einschnitt und zu beiden Seiten etwas verstärkte Steigungs-Verhältnisse anzuwenden.

In vollkommener Uebereinstimmung mit Beyse sprach sich der im Sommer 1843 zur Begutachtung der Würtembergischen Eisenbahnen berufene Englische Ingenieur Vignoles über die Remsthalbahn aus, indem er, die v. Seegersche Linie im Allgemeinen beibehaltend, rieth, die wenigen bedeutenden Arbeiten, welche dieselbe zeigt, durch Annahme stärkerer Steigungen und schärferer Krümmungen vollends zu beseitigen. Was insbesondere den Uebergang von Kannstadt nach Waiblingen betrifft, so sollte derselbe durch Annahme einer Steigung von 1 : 80 in ziemlich gerader Linie zwischen der Waiblinger Straße und dem Dorfe Fellbach bewerkstelligt werden, wobei sich ein starker Einschnitt und ein Tunnel als nothwendig zeigen würde, eine Angabe, die sich auf Höhenmessungen gründet, welche Vignoles angeordnet hatte. Hinsichtlich der Strecke von Waiblingen bis Aalen enthält sich Vignoles aller bestimmten Angaben und beschränkt sich darauf, den Rath zu

ertheilen, die Linie hinsichtlich der Steigungen und Krümmungen sorgfältig zu studiren u. s. w.

Die Untersuchungen, welche die Ober-Ingenieure Etzel, Klein und Knoll vornahmen, wurden mit zahlreichen durch die Ungunst der Witterung verursachten Unterbrechungen theils gegen Ende des Jahres 1844, theils im Anfange des Jahres 1845 ausgeführt.

Was den Uebergang vom Neckarthale in das Remsthal bei Kannstadt betrifft, so muß zuvörderst bemerkt werden, daß der gegenwärtig im Bau begriffene Bahnhof in Kannstadt der Stadt um etwa 1600 Fuß näher gerückt ist als der von Vignoles in den Seelberg projektirte, ein Umstand, durch welchen für die Ersteigung der Wasserscheide ebensoviel an Entwickelung der Linie gewonnen wird. Dessenungeachtet konnte schon aus den Vignoles'schen Höhenmessungen entnommen werden und wurde durch eine sofort vorgenommene Vervollständigung derselben zur Gewißheit erhoben, daß eine von dem Bahnhof in Kannstadt in der von Vignoles bezeichneten Richtung mit 1 : 80 ansteigende Linie nur mittelst eines Tunnels von 9000 Fuß Länge durchgeführt werden könnte. Nur die Annahme einer starken Serpentine und die Verlegung der Linie westlich von der Waiblinger Straße macht es möglich, das Steigungs-Verhältniß von 1 : 100 mittelst eines Tunnels von 2500 Fuß Länge durchzuführen. Mit demselben Gradianten senkt sich sofort die Bahn an Waiblingen vorbei bis auf die Sohle des Remsthales und erhebt sich sofort, der natürlichen Steigung der Thalsohle folgend, bis zur Wasserscheide der Rems. Im Allgemeinen ist bei der Ermittelung des weiteren Bahnzuges der v. Seeger'sche Entwurf zu Grunde gelegt, welcher hinsichtlich seiner allgemeinen Disposition keiner wesentlichen Verbesserung bedarf; nur sind durch häufigeren Wechsel der Gradianten und durch Brechen der geraden Linien, wo es Noth that, die bedeutenderen Arbeiten, welche jener Entwurf noch enthielt, beseitigt. Der Tunnel durch die Wasserscheide beim Blümle konnte auf einen Einschnitt von 25 Fuß Tiefe reduzirt werden, und jenseits der Wasserscheide senkt sich die Linie, dem Laufe des Aalbaches folgend, bei Aalen bis auf die Sohle des Kocherthales.

Ueber die Bahnstrecke von Aalen bis zur Landesgrenze bei Nördlingen liegen keine früheren Untersuchungen vor, indem erst der Englische Ingenieur Vignoles dieser Linie besondere Aufmerksamkeit schenkte. Er schlug vor, die Bahn von Aalen aus das Lachenthal mit einer Kurve übersetzen zu lassen und dieselbe, östlich von Aalen haltend, von der Donaulinie ab, von da längs der Ostseite der Straße oberhalb der Eisenwerke in Wasseralfingen zu führen, sodann eine Richtung östlich einschlagend, oberhalb Hofen und auf der Thalsohle unterhalb der Goldhöfe nach dem Jaxtthale vorzudringen und dieses am Fuße der Berge bis südlich von Lauchheim zu verfolgen. Von dort sollte ein 7—8000 Fuß langer Tunnel in das Egerthal führen und die Linie sofort in diesem Thale zwischen Oberdorf und der Nordseite von Bopfingen, so wie an Trochtelfingen vorüber der Baierischen Grenze zueilen.

Was diese Linie betrifft, so ergab sich schon aus den von den Ober-Ingenieuren Etzel, Klein und Knoll vorläufig angestellten Untersuchungen, daß die Erreichung des Jaxtthales bei Westhausen mit Benutzung des Seiten-Zuflusses des Kochers bei den Goldshöfen zu einem zweiten Tunnel von sehr beträchtlicher Länge nöthigen werde, daß aber dieser, so wie der 8000 Fuß lange Tunnel zwischen Lauchheim und Aufhausen durch Einschlagung nachstehender Bahntrace umgangen werden könne.

Die Linie erhebt sich von Aalen an mit 1 : 100 an dem rechtseitigen Gehänge des Kocherthales bis oberhalb Wasseralfingen, wendet sich sofort, das Kocherthal verlassend, über Attenhofen und Oberalfingen nach Baiershofen, zieht von dort aus horizontal am linken Gehänge des Jaxtthales bis Westhausen und erreicht von dort aus mit einer kurzen Steigung von 1:100 den Bahnhof bei Lauchheim am Fuße des Schlosses Kapfenburg. Sie verläßt sofort den Bahnhof, mit der Steigung von 1 : 100, umfährt die sogenannte Fuchsmühle in dem Thalwinkel hinter Kapfenburg und ersteigt mit einigen Krümmungen von 1200, 1000 und 900 Fuß die Wasserscheide zwischen Lauchheim und Aufhausen. Nachdem dieselbe mittelst eines Tunnels von 2200 Fuß Länge durchbrochen ist, senkt sich die Linie fortwährend mit 1 : 100 durch das Egerthal abwärts, übersetzt die Schlucht hinter Aufhausen mittelst eines 800 Fuß langen und 80 Fuß hohen Viadukts, wendet sich an flachen Bergwänden gegen Oberdorf, übersetzt das Sechtathal mittelst eines zweiten Viadukts von 800 Fuß Länge und 90 Fuß Höhe, und langt am Fuße des Ipf im Bahnhofe für Bopfingen an. Mittelst eines weiteren kurzen Gefälles von 1 : 100 erreicht die Linie sofort die Sohle des Egerthales und zieht in derselben ohne weitere Schwierigkeit bis zur Landesgrenze.

Man erlangte hierdurch eine Linie, welche in Hinsicht auf Länge der kürzesten ziemlich nahe, hinsichtlich der Erdarbeiten und Bauten den schwierigeren Strecken der Würtembergischen Eisenbahnen gleichkommt, deren Steigungs-Maximum (1:100) das der andern Eisenbahnen, mit Ausnahme der Alpbahn, nicht übersteigt, und deren schärfste Krümmungen solche sind, wie sie auch auf der Alpbahn vorkommen.

Die Länge der Bahnstrecke von Kannstadt nach Aalen beträgt nach den neueren Entwürfen . . . . 18 Stunden 12500 Fuß,
die der Linie von Aalen bis an die Baierische Grenze bei Nördlingen . . . . 9 - 1000 -
Zusammen 28 Stunden 500 Fuß.
oder etwa 14 d. Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Diese sind nach den neueren Ermittelungen, wie folgt, veranschlagt:

Gegenstand.	Bahnstrecke von Kannstadt bis Aalen.	Bahnstrecke von Aalen bis zur Baierischen Grenze bei Nördlingen.
	fl.	fl.
1. Gebäude und Grunderwerbung	899719	340000
2. Herstellung des Unterbaues:		
a. Allgemeine Zubereitung der Baustelle	32640	100000
b. Planie	1,036300	1,004500
c. Stütz- und Futtermauern, Pflaster	35000	23000
d. Tunnel	500000	440000
e. Brücken, Durchläße und Kanäle	607628	996800
f. Straßenbau	70383	27000
g. Fluß- und Uferbauten	53131	—
3. Oberbau:		
a. Bettung, Schwellen, Schienen und Legen derselben	2,964000	1,416000
b. Einfriedigung, Schranken	59000	27000
4. Bahngebäude:		
a. Für die Aufsicht	128000	63000
b. Bahnhöfe	355000	270000
5. Insgemein	250000	120000
Zusammen	6,990801	4,827300
Hierzu: Kosten des Betriebsmaterials	719100	277500
Summe	7,709901	5,104800
	12,814701 fl. oder 7,317194 Thlr.	

Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich somit auf etwa 522650 Thlr.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Diese stellen sich, einschließlich der Strecke von Stuttgart bis Kannstadt, von Stuttgart bis Aalen, wie folgt:

Länge. Fuß.	Steigung. Fuß.	Gefäll. Fuß.	Steigungs-Verhältniß. Fuß.	Höhe über dem Meere. Fuß.	Bemerkungen.
1520	—	—	horizontal	860,5	Stuttgart.
11560	—	92,5	1 : 125	768,0	
2270	—	—	horizontal	768,0	Kannstadt.
20700	207	—	1 : 100	975	
4700	—	—	horizontal	975	
5900	—	59	1 : 100	916	
1000	—	—	horizontal	916	Waiblingen.
11600	—	116	1 : 100	800	
9100	—	—	horizontal	800	Endersbach.
7200	16	—	1 : 450	816	
7700	14	—	1 : 550	830	Grunbach.
1700	—	—	horizontal	830	Geradstetten.
16500	22	—	1 : 750	852	
3200	16	—	1 : 200	868	
1300	—	—	horizontal	868	Schorndorf.
1200	6	—	1 : 200	874	
5400	18	—	1 : 300	892	
6000	3	—	1 : 2000	895	
8050	23	—	1 : 350	918	
1700	—	—	horizontal	918	Plüderhausen.
15300	51	—	1 : 300	969	
5750	23	—	1 : 250	992	
1500	—	—	horizontal	992	Lorch.
11700	39	—	1 : 300	1031	
16280	74	—	1 : 220	1105	
1520	—	—	horizontal	1105	Gmünd.
4000	16	—	1 : 250	1121	
7520	47	—	1 : 160	1168	
1180	—	—	horizontal	1168	Hussenhofen.
10500	75	—	1 : 140	1243	
975	—	—	horizontal	1243	Zimmern.
11125	89	—	1 : 125	1332	Unter-Böbingen.
11400	114	—	1 : 100	1446	
1000	—	—	horizontal	1446	Mögglingen.
17300	173	—	1 : 100	1619	
804	—	—	horizontal	1619	Blümle.
13696	—	107	1 : 128	1512	
2000	—	—	horizontal	1512	Aalen.
Summe	1026	374,5			

Gesammtlänge: 261850 Fuß = 20 Stunden 1850 Fuß.

Für die Bahnstrecke von Aalen bis an die Baierische Landesgrenze sind die Steigungs-Verhältnisse, wie folgt, ermittelt:

Länge. Fuß.	Steigung. Fuß.	Gefäll. Fuß.	Steigungs-Verhältniß. Fuß.	Höhe über dem Meere. Fuß.	Bemerkungen.
300	—	—	horizontal	1512	Aalen.
2400	—	12	1 : 200	1500	
2300	—	—	horizontal	1500	
3600	16	—	1 : 225	1510	
15400	154	—	1 : 100	1670	
1500	—	—	horizontal	1670	Ober-Alfingen.
6000	60	—	1 : 100	1730	
16300	—	—	horizontal	1730	Baiershofen.
2200	22	—	1 : 100	1752	
1700	—	—	horizontal	1752	Lauchheim.
15800	158	—	1 : 100	1910	
3700	—	—	horizontal	1910	Tunnel.
26800	—	268	1 : 100	1642	
1300	—	—	horizontal	1642	Bopfingen.
5200	—	52	1 : 100	1590	
8900	—	20	1 : 445	1570	
4600	—	23	1 : 200	1547	Landesgrenze bei Nördlingen.
Summe	410	375			

Gesammtlänge 118000 Fuß = 9 Stunden 1000 Fuß.

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Auf der Bahnlinie von Stuttgart bis Aalen sind dieselben, wie folgt:

Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.	Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.
948	—	Stuttgarter Bahnhof	2200	1600	
587	12000		1900	1000	
3030	—		2800	—	
1084	2760		1200	4000	
1203	—		2000	—	
653	3600		1900	5000	
3698	—	Tunnel.	1100	3250	
1976	1800		7500	—	Endersbach.
3371	—	Kannstadt.	1500	3000	
1400	10000		2300	—	
3300	1150		2000	4000	
1800	—		1000	—	
2600	1100		800	5000	
8000	—	Tunnel.	1200	—	
1300	8000		1100	2000	
4900	—		1400	4000	
1800	3000		7600	—	Geradstetten.
2800	3500		1900	6000	
1500	1600		10500	—	Winterbach.
3600	—	Waiblingen.	1500	3500	

Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.	Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.
1900	—		2500	3500	Gmünd.
1800	3500	Schorndorf.	800	1400	
4100	—		800	—	
1800	6000		2200	5000	
1600	3000		4900	—	
1900	2600		900	2000	
4300	—		15400	—	Zimmern.
600	10000		3700	4500	
6800	—	Plüderhausen.	1300	—	
2700	5000		1000	4000	
3900	—		1500	—	Unter-Böbingen.
1300	2000		400	2000	
1800	—		1600	—	
800	8000	Waldhausen.	1300	4000	
5100	—		1300	—	
900	3000		2600	5000	
1600	—		1600	2800	
800	3000		1400	2000	
1000	2000		3700	2800	Mögglingen.
1700	5000		1200	2000	
1200	—	Lorch.	4900	—	
2000	3500		1100	2000	
1100	2000		1500	—	
2500	—		3800	2400	
2200	2000		2700	1600	
1000	2000		2200	3000	Blümle.
2900	7000		1500	4500	
1500	2000		5800	—	
3300	2600		900	8000	
1800	2000		1800	8000	
4900	4500		5000	—	Aalen.
6800	—				

Länge sämmtlicher Geraden . 149450 Fuß.
" " Kurven . 112400 "
Totallänge 261850 Fuß = 20 St. 1850 Fuß.

Auf der Fortsetzung von Aalen bis zur Landesgrenze bei Nördlingen ergeben sich dagegen nachstehende Krümmungs-Verhältnisse:

Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.	Länge. Fuß.	Halbmesser. Fuß.	Bemerkungen.
400	—	Aalen.	800	1400	
3200	2400		2600	—	Tunnel.
2600	—		700	1800	
800	1800		800	1200	
2800	—		2400	1400	
600	3000		700	—	
1700	—	Eisenschmelze Wasseralfingen.	1300	800	
1700	3000		600	1200	
1800	2600		500	4500	
600	2000		400	1600	
2400	—	Altenhofen.	1300	800	
2900	4000		400	—	Aufhausen.
700	2000		700	1800	
3500	—	Ober-Alfingen.	1700	—	
1100	2400		400	7000	
2500	1800		800	—	
3400	—	Baiershofen.	400	7000	
1600	2000		1100	—	
800	3000		2700	1600	
6700	—	Westhausen.	2300	1400	
1400	1800		1100	1000	
1900	3000		800	—	Oberdorf.
900	4000	Lauchheim.	1100	1000	
5000	—	Kapfenburg.	1400	1600	
2300	4500		2100	—	Bopfingen.
700	—		1400	2000	
1000	1800		3200	2800	
800	—	Lauchheim.	2700	—	
1200	1200		1400	2000	Holzmühle.
3300	1000	Fuchsmühle.	2600	—	
1700	900		900	2600	
700	—		3100	—	Trochtelfingen.
1400	1200		700	3000	
1800	1400		4700	—	Landesgrenze.
2300	1600				

Länge sämmtlicher Geraden . 54000 Fuß.
" " Kurven . 64000 "
Gesammtlänge 118000 Fuß = 9 Stunden 1000 Fuß.

Sollte die in Rede stehende Eisenbahn von Kannstadt bis zur Baierischen Grenze bei Nördlingen wirklich zu Stande kommen, so dürfte der Bau einer

3. Verbindungsbahn der Ostbahn mit derselben von Göppingen bis Gmünd

später wohl ebenfalls zu erwarten stehen.

Für die Ausführung dieser Linie spricht:

1. die Möglichkeit, mittelst derselben einen Theil des Verkehrs vom Bodensee nach dem Norden von Deutschland, welcher sich sonst wohl

ausschließlich auf der Baierischen Bahn bewegen würde, den Würtembergischen Bahnen zuzuwenden;

2. der Umstand, daß die Linie über Göppingen die obere Neckarthalbahn auf eine mehr direkte Weise mit der Remsthalbahn verbindet als über Kannstadt.

Die erste Idee zu einer von dem Filsthal in nördlicher Richtung abzulenkenden Bahnlinie wurde von dem Professor Mährlein angeregt. Er schlug vor, von Faurndau aus, 1½ Stunde unterhalb Göppingen, in das Thälchen des Marbach einzudringen, sich über Rechberghausen, Zell 2c. in nördlicher Richtung hinzuziehen, zwischen Wäschenbeuren und Unterkirneck die Wasserscheide zu überschreiten und sich von da in das Thälchen des Beutenbachs hinabzusenken, welcher 1½ Stunde von Lorch in die Rems fällt.

Zur Ermittelung der vortheilhaftesten Bahntrace für die Ostbahn wurde im Anfange des Jahres 1845 auch diese Linie von den Würtembergischen Ober-Ingenieuren Etzel, Klein und Knoll untersucht; sie überzeugten sich jedoch durch einige vorläufige Höhenbestimmungen, daß ein Uebergang vom Filsthal in das Remsthal in der vom Professor Mährlein angegebenen Richtung nur mit unverhältnißmäßigen Kosten bewerkstelligt werden könne. Die Hauptschwierigkeiten eines solchen Ueberganges zeigen sich nämlich nicht in der Ersteigung der Wasserscheide vom Filsthal aus, sondern im Hinabführen der Linie auf die Sohle des Remsthales. Dieser letzte Zweck läßt sich mit zulässigen Steigungs-Verhältnissen und Arbeiten in der bezeichneten Richtung aus dem Grunde nicht erreichen, weil die Wasserscheide zwischen Wäschenbeuren und Unterkirneck dem Remsthale zu nahe liegt und das Beutenbachthälchen einen viel zu starken Fall gegen die Rems zeigt. Gesetzt, man hätte sich mit einer gleichmäßigen Ansteigung von 1 : 100 und den bedeutenden Erdarbeiten, welche die zahlreichen und scharfen Wendungen des Marbachthales zeigen, in diesem Thal bis auf den Punkt erhoben, wo sich dasselbe zwischen Wäschenbeuren und Kirneck in zwei Schluchten endigt, so könnte von dort aus das Beutenbachthal nur mittelst eines Tunnels von mindestens 9000 Fuß Länge erreicht werden. Das zerrissene Gehänge des Beutenbachthales, an welchem die Bahn mit einem Gefälle von 1 : 100 hinabgeführt werden müßte, würde abermals sehr beträchtliche Arbeiten verlangen und an dem linkseitigen Gehänge des Remsthales angelangt, müßten die beiden Schluchten des Holzlinger- und des Tiefenbachthales mit Viadukten von sehr bedeutender Höhe übersetzt werden. Zudem empfiehlt sich diese Linie schon dadurch weniger, daß sie von der Filsthalbahn ½ Stunde unterhalb Göppingen ablenkt, während es für diese Stadt von der größten Wichtigkeit wäre, wenn beide Züge sich in ihrem Bahnhofe trennen könnten. Eine weitere Untersuchung dieser Linie wurde daher um so weniger der Mühe werth gehalten, als sich in geringer Entfernung eine andere darbot, welche, wenn auch immer noch eine der schwierigsten Linien des Würtembergischen Eisenbahnsystems, doch wenigstens die wesentlichsten Uebelstände der vorerwähnten beseitigt.

Diese Linie lenkt von der Filsthalbahn, ¾ Stunden oberhalb Göppingen, in dem Dorfe Eislingen ab, erhebt sich mit einer Ansteigung von 1:100 ohne Erdarbeiten von Belang in dem Krummthälchen bis oberhalb Ottenbach, durchbricht dort den Gebirgskamm, welcher den Hohenstaufen mit dem Rechberg verbindet, an seiner schmalsten Stelle mittelst eines 4500 Fuß langen Tunnels, erreicht durch denselben das Holzlinger Thal und senkt sich an dessen rechtseitigem wenig zerrissenen Abhange mit einem Gefälle von 1:100 bis in das Remsthal. Am linkseitigen Gehänge des Remsthales hinziehend, wird die Linie entweder das Tiefenbachthal mittelst eines 130 Fuß hohen Viadukts übersetzen, oder in dieses Thal zurückkehren, den Neidlingwald durchschneiden und durch die Schlucht des Deutenbachs wieder in das Remsthal fallen, sofort aber fortwährend mit dem Gefälle von 1:100 ohne weitere Arbeiten Gmünd, in dessen Bahnhof sie einmündet, erreichen.

Die Länge dieser Bahnlinie wird ungefähr 2 Meilen betragen; die Anlagekosten sind auf 3,700000 fl. und mit dem dazu gehörigen Betriebsmaterial auf 3,866200 fl. oder 2,207500 Thlr. berechnet. Die Durchschnittskosten einer Meile würden sich hiernach auf den hohen Betrag von 1,103750 Thlr. stellen.

Schließlich führen wir noch an, daß von der Ständeversammlung des Jahres 1843 für eine

4. Zweigbahn von Leutkirch über Wurzach nach Waldsee,

zum Anschluß an die Südbahn, die technische Untersuchung des Terrains, Feststellung des Planes und insbesondere eine nähere Berechnung der Kosten genehmigt ist, daß diese Arbeiten aber wegen dringenderer Geschäfte bis jetzt noch nicht angefangen worden sind.

Hinsichtlich der Frequenz ist nachgewiesen, daß dieselbe zwischen Waldsee, Wurzach und Leutkirch auf 7 Stunden (3½ Meilen) Länge in 1,346130 Ztr. Gütern und Produkten und in 20280 Personen bestehen würde. Man beabsichtigt, keine Lokomotiv-, sondern eine Pferdebahn anzulegen.

IV.

Die Eisenbahnen im Großherzogthum Baden.



IV.

Die Eisenbahnen im Großherzogthum Baden.

1. Hauptbahn von Mannheim nach der Schweizergrenze, mit Zweigbahnen von Appenweier nach Kehl und von Oos nach Baden.

a. Geschichte derselben.

(Seite 1223.)

Um zur ferneren Fortsetzung des Baues die nöthigen Geldmittel aufzubringen, wurde unterm 21. Februar 1845 nachstehendes Gesetz erlassen:

Leopold, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

Die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse ist ermächtigt, auf den Grund des ihre Errichtung betreffenden Gesetzes vom 10. September 1842, unter Aufsicht und Leitung des Finanzministeriums, eine Staatsschuld von vierzehn Millionen Gulden zu kontrahiren.

Art. 2.

Das Anlehen soll durch Verkauf von Loosen gemacht, vom 1. April 1846 an zu drei und ein halb Prozent, in halbjährigen Raten zahlbar, verzinst und in mindestens 30 bis höchstens 40 Jahren getilgt werden.

Art. 3.

Die Verzinsung und Tilgung des Anlehens hat durch Einlösung der verkauften Loose mittelst Entrichtung des auf jedes derselben fallenden Gewinnstes zu geschehen.

Art. 4.

Den Nennwerth eines Looses, die Zahl der Jahre, binnen welcher mit Rücksicht auf die Vorschrift des Art. 2 die Einlösung sämmtlicher Loose erfolgen wird, die Zahl der Ziehungen, mittelst welcher die Loose zur Einlösung bezeichnet werden, die Zahl der Loose für jede Ziehung, den Betrag der Gewinnste für jede Zie-

hung im Einzelnen und im Ganzen setzt der Verloosungsplan fest. Dabei müssen folgende Bestimmungen zur Anwendung kommen:

1. Die Loose sollen alle den gleichen Nennwerth, und zwar einen solchen von mindestens fünfunddreißig Gulden erhalten.
2. Es sollen vom 1. April 1846 an jährlich oder halbjährlich Loosziehungen Statt finden und die gezogenen Loose je am 1. April des nächstfolgenden Jahres, beziehungsweise am 1. Oktober des laufenden und am 1. April des nächstfolgenden Jahres, durch Berichtigung der auf sie fallenden Gewinnste eingelöst werden.
3. Kein Gewinnst soll weniger betragen als der Nennwerth eines Looses nebst den bis zur Zeit der Heimzahlung erwachsenden einfachen Zinsen von zwei Prozent jährlich.
4. Die Gesammtsumme der jährlich zu berichtigenden Gewinnste soll entweder forthin beiläufig gleich bleiben oder aber vom ersten Jahre an bis zum Schlusse der Tilgung Jahr für Jahr allmählig zunehmen. Im letzteren Falle darf die Gesammtsumme der Gewinnste im ersten Jahre nicht unter fünfmalhunderttausend Gulden betragen.
5. Die Anlehenssumme, die daraus fällig werdenden, in halbjährigen Raten zu berichtigenden Zinsen und die in gleicher Weise zu leistenden Zinsen von jenen Zinsbeträgen, welche nach dem Verloosungsplan nicht zur Verfallzeit, sondern erst in späteren Terminen bezahlt werden, müssen durch die Gewinnste der Gesammtheit der Loosinhaber vollständig zu gut kommen.

Art. 5.

Den Verloosungsplan hat der Anlehens-Unternehmer zu entwerfen, das Finanz-Ministerium zu genehmigen und die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse zu vollziehen.

Zu weiteren als den im Artikel 4, Satz 5 bestimmten Zahlungen kann sich die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse durch den Verloosungsplan nicht verbindlich machen.

Der Anlehens-Unternehmer ist verpflichtet, den von ihm entworfenen Verloosungsplan abzuändern, insoweit er Bestimmungen enthält, welche durch kollegialische Entscheidung des Finanz-Ministeriums, wogegen kein Rekurs Statt hat, mit den im gegenwärtigen Gesetz ausgesprochenen Anlehens-Bedingungen unvereinbarlich erklärt werden.

Art. 6.

Den Verkaufspreis der Loose hat der Anlehens-Unternehmer in zweiundzwanzig gleichen Raten, die am ersten Tage eines jeden der Monate Mai 1845 bis mit März 1846 und Mai 1846 bis mit März 1847 fällig werden, je gegen Ausfolgung einer entsprechenden Zahl von Loosen zu entrichten.

Zur Sicherheit für den Vollzug des ganzen Geschäfts hat der Anlehens-Unternehmer eine Kaution von fünfmalhunderttausend Gulden einzulegen, die nach Einzahlung der Hälfte des Anlehens auf dreimalhunderttausend Gulden und nach Einzahlung von drei Vierteln desselben auf einhundertfünfzigtausend Gulden beschränkt wird.

Art. 7.

Die Begebung des Anlehens findet im Wege der Konkurrenz und Publizität Statt, wenn annehmbare Gebote erfolgen.

Art. 8.

Die Konkurrenten haben ihre Gebote durch Soumissionen abzugeben, die nach Vorschrift des Finanz-Ministeriums abzufassen und verschlossen einzureichen sind.

Art. 9.

Die Gebote müssen auf eine bestimmte Summe für je hundert Gulden in Loosen lauten und können nur angenommen werden, wenn der betreffende Konkurrent die im Artikel 6 festgesetzte Kaution noch vor Eröffnung der Soumissionen gestellt hat.

Art. 10.

Die Soumissionen müssen an dem vom Finanz-Ministerium anberaumten Tage und vor Ablauf der festgesetzten Stunde übergeben werden. Die Uebergabe geschieht in einer Sitzung des Finanz-Ministeriums, zu welcher der Direktor der Amortisationskasse beizuziehen ist.

Mit seiner Soumission hat jeder Konkurrent den von ihm beabsichtigten Verloosungsplan, jedoch besonders verschlossen, zu übergeben.

In Gegenwart sämmtlicher Soumittenten werden sodann die abgegebenen Soumissionen und Verloosungsplane unter gemeinschaftliche Siegel gelegt.

Art. 11.

Vor Ablauf von 48 Stunden vom Schlußtermin zur Uebergabe der Soumissionen an sind diese in einer Sitzung des Finanz-Ministeriums, zu welcher der Direktor der Amortisationskasse beizuziehen ist, in Gegenwart sämmtlicher Konkurrenten oder ihrer Bevollmächtigten zu eröffnen, nachdem vorher der Präsident des Finanz-Ministeriums das niederste Gebot, um welches der Zuschlag erfolgen kann, versiegelt auf den Tisch gelegt hat.

Art. 12.

Nach Eröffnung der Soumissionen hat der Präsident des Finanz-Ministeriums zu erklären, ob ein annehmbares Gebot vorliegt oder nicht. Im ersten Falle wird er demjenigen der Konkurrenten, welcher das höchste Gebot hat, bei gleichen Geboten aber Demjenigen, für welchen das Loos entscheidet, den Zuschlag ertheilen. Im andern Falle wird er die von ihm versiegelt niedergelegte Angabe des niedersten annehmbaren Gebots eröffnen und sämmtlichen Soumittenten zur Einsicht vorlegen.

Art. 13.

Innerhalb des zwischen der Niederlegung und der Eröffnung der Soumissionen befindlichen Zeitraums bleiben die Soumittenten für die gemachten Angebote verbindlich, den Fall ausgenommen, daß in dieser Zwischenzeit ein wichtiges politisches Ereigniß zur öffentlichen Kunde gekommen wäre, welches einen nachtheiligen Einfluß auf den Geldmarkt haben dürfte.

Der Soumittent, der in Folge eines solchen Ereignisses sein Gebot zurückzuziehen sich veranlaßt findet, hat dieses vor Eröffnung der Soumissionen zu erklären und, im Falle seine Erklärung vom Finanz-Ministerium als unbegründet angefochten wird, sich der Entscheidung darüber durch ein Schiedsgericht, unter Verzichtleistung auf alle Rechtsmittel gegen dessen Ausspruch, zu unterwerfen.

Art. 14.

Das niederste Gebot, um welches zugeschlagen werden darf, bestimmt das Staats-Ministerium nach vorheriger Vernehmung des Finanz-Ministeriums, zu dessen Berathung der Direktor der Amortisationskasse mit konsultativer Stimme beizuziehen ist. Die Berathung des Finanz-Ministeriums kann erst eintreten, nachdem die Soumissionen unter gemeinschaftliches Siegel gelegt worden sind.

Art. 15.

Den Soumittenten, welche den Zuschlag nicht erhalten haben, werden die eingereichten Verloosungsplane uneröffnet zurückgegeben.

Der Verloosungsplan des Soumittenten, welcher den Zuschlag erhalten hat, wird hiernächst eröffnet, vom Finanz-Ministerium geprüft, und — nachdem etwaige Ausstellungen nach Art. 5 beseitigt sind — genehmigt.

Art. 16.

Ist nach Ablauf des Schlußtermins zur Einreichung der Soumissionen kein Gebot für Uebernahme der ganzen Anlehenssumme geschehen, oder wird keines der eingelaufenen Gebote annehmbar gefunden, so hat das Finanz-Ministerium über die Begebung des Anlehens nach Maaßgabe der Artikel 2 bis 6 des gegenwärtigen Gesetzes oder über die Begebung durch Verkauf 3½prozentiger Partial-Obligationen nach Vorschrift der Artikel 2 bis 7 des Gesetzes vom 10. September 1842 über das Eisenbahn-Anlehen mit Bankierhäusern Unterhandlung zu pflegen und das Staats-Ministerium auf dessen Vortrag zu entscheiden, ob und an welches der Bankierhäuser das Anlehen auf den Grund der vorliegenden Vertragsentwürfe begeben werden soll.

Wird es für angemessen erachtet, so kann das Finanz-Ministerium mit Ermächtigung des Staats-Ministeriums den Verloosungsplan zu einem Lotterie-Anlehen mit Rücksicht auf die Artikel 2 bis 6 dieses Gesetzes feststellen und hiernach das Anlehen mittelst Zulassung von Subskriptionen zu begeben versuchen.

Art. 17.

Erscheint die Begebung des ganzen Anlehens nach den Bestimmungen des Artikels 16 nicht angemessen, so kann auf den Grund dieser Bestimmungen zu einer theilweisen Begebung der Anlehenssumme geschritten werden.

Art. 18.

Wird auch auf den in den Artikeln 16 und 17 bezeichneten Wegen ein annehmbares Gebot nicht erzielt, so ist die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse ermächtigt, unter Aufsicht und Leitung des Finanz-Ministeriums ein Anlehen in der Beschränkung auf den Bedarf bis Ende 1845 durch allmähligen Verkauf 3½prozentiger Partial-Obligationen bis zu der Summe von vier Millionen Gulden effektiv in der nach Lage der Umstände angemessenen Weise zu kontrahiren.

Gegeben zu Karlsruhe, in Unserem Staats-Ministerium, den 21. Febr. 1845.

Leopold.

Mit diesem Gesetze zugleich erschien folgende Verfügung und Bekanntmachung des Ministeriums der Finanzen:

Unter Hinweisung auf das Gesetz vom 21. dieses Monats, welches die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse ermächtigt, unter Aufsicht und Leitung des Finanz-Ministeriums eine Staatsschuld von vierzehn Millionen Gulden zu kontrahiren, wird Nachstehendes bekannt gemacht:

1.

Die Konkurrenten für Uebernahme dieses Anlehens werden eingeladen,

Montag, den 17. März d. J., Vormittags präcise 12 Uhr,

in dem Sitzungssaale des Finanz-Ministeriums persönlich oder durch Bevollmächtigte zu erscheinen und ihre Soumission sammt Verloosungsplan und der Berechnung hierüber sogleich nach ihrem Erscheinen zu übergeben, auch die Bescheinigung der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse über die nach Artikel 6 des Gesetzes gestellte Kaution vorzulegen.

Jede Soumission ist verschlossen zu übergeben; ebenso, jedoch in besonderem Umschlag, der Verloosungsplan sammt zugehöriger Berechnung.

Die übergebenen Soumissionen können nicht zurückgenommen und nach Ablauf einer Stunde keine mehr angenommen werden.

2.

Die eingekommenen Soumissionen und Verloosungsplane werden in ein Packet gebracht und es wird dieses, mit dem Siegel des Finanz-Ministeriums und den Siegeln der Konkurrenten oder deren Bevollmächtigten verschlossen, der Registratur des Finanz-Ministeriums zur Aufbewahrung zugestellt. -

Der Präsident des Finanz-Ministeriums bestimmt sodann nach Artikel 11 des Gesetzes alsbald die Stunde, auf welche die Eröffnung der Soumissionen und die Erklärung, ob ein annehmbares Gebot vorliegt oder nicht, erfolgen wird.

3.

Auf die hiernach zur Eröffnung der Soumissionen anberaumte Stunde haben sich sämmtliche Konkurrenten oder ihre Bevollmächtigten abermals im Sitzungssaale des Finanz-Ministeriums einzufinden.

Für den oder diejenigen Konkurrenten, welche nach Ablauf einer halben Stunde nicht erschienen sind, kann der Präsident des Finanz-Ministeriums einen Stellvertreter zur Anwohnung bei diesem Akte ernennen.

Wenn sämmtliche Konkurrenten oder ihre Bevollmächtigten und Stellvertreter anwesend sind, wird der Präsident des Finanz-Ministeriums das niederste Gebot, um welches der Zuschlag erfolgen kann, versiegelt auf den Sitzungstisch legen und das von der Registratur erhobene Packet, welches die Soumissionen und Verloosungsplane enthält, nachdem vorher die Siegel als unverletzt anerkannt worden sind, eröffnen, und ebenso die einzelnen Soumissionen selbst.

Sind hiernach die Gebote zu Protokoll gebracht, so wird dem Artikel 12 des Gesetzes gemäß weiter verfahren werden.

4.

Die einzureichenden Soumissionen müssen nach dem beigefügten Formular verfaßt sein. Sie werden nicht berücksichtigt, wenn sie davon abweichen. Ob dies der Fall sei, hat das Finanz-Ministerium allein zu entscheiden.

5.

Wenn mehrere Personen zur Abgabe einer Soumission sich vereinigen, so sind sie für die Erfüllung der durch dieselbe eingegangenen Verbindlichkeiten solidarisch verhaftet.

Sie haben für die Besorgung aller auf das Anlehen bezüglichen Geschäfte einen Bevollmächtigten dahier aufzustellen.

6.

Die Aufstellung eines solchen Bevollmächtigten kann die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse auch dann fordern, wenn der Uebernehmer eine einzelne Person, aber hier nicht wohnhaft ist.

7.

Die im Artikel 6 des Gesetzes bestimmte Kaution von 500000 Gulden muß durch faustpfändliche Hinterlegung von Schuldscheinen bei der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse geleistet werden.

Als Faustpfand werden nur angenommen:

1) Badische Staatspapiere,
2) auf Inhaber lautende Staatspapiere anderer deutscher Bundesstaaten,
3) auf Inhaber gestellte Schuldpapiere Badischer Standesherren,

in dem zur Zeit der Hinterlegung in Frankfurt a. M. bestehenden Kurse nach Abzug von 10 Prozent.

Die Kautionspapiere müssen spätestens den 16. März d. J. an die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse mit einem doppelt ausgefertigten Verzeichnisse übergeben werden.

8.

Sinkt der Kurs der übergebenen Kautionspapiere um drei oder mehrere Prozent, so muß die Deckung sogleich ergänzt werden.

9.

Die Einzahlung des durch die Soumission bestimmten Preises für die Loose muß in grober süddeutscher Silbermünze kostenfrei an die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse dahier geschehen.

10.

Erfolgt die Einzahlung nicht an den im Artikel 6 des Gesetzes bestimmten Terminen, so hat die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse das Recht, von dem Verfalltage an $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen von dem nicht rechtzeitig einbezahlten Betrag zu verlangen. Wird die Zahlung um 15 Tage verzögert, so steht ihr die Befugniß zu, die Loose, welche der Anlehens-Unternehmer hätte in Empfang nehmen sollen, auf Rechnung desselben zu verwerthen und, insoweit der Erlös für Kapital, Zinsen, Kosten und Schaden nicht zureicht, so viel von den faustpfändlich hinterlegten Papieren zu veräußern, als zur vollständigen Befriedigung der hiernach noch bestehenden Ansprüche erforderlich ist.

Die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse kann diese Handlungen ohne Mitwirkung einer gerichtlichen oder sonstigen Behörde vornehmen.

11.

Für den im Artikel 13 des Gesetzes vorgesehenen Fall wird bezüglich auf das niederzusetzende Schiedsgericht und das dabei einzuhaltende Verfahren Folgendes bestimmt:

a) Das Finanz-Ministerium und der betreffende Soumittent oder dessen Bevollmächtigter erwählen jeder sogleich einen Schiedsrichter, welche unverzüglich einen Dritten als Obmann aufstellen.

b) Erwählt eine Partie innerhalb 24 Stunden, vom Ablauf der an sie ergangenen Aufforderung an, ihren Schiedsrichter nicht, so wird solcher von Amtswegen durch das Großherzogliche Stadtamt dahier ernannt.

c) Ebenso ernennt diese Gerichtsbehörde den Obmann, wenn die beiden Schiedsrichter sich über dessen Wahl innerhalb 24 Stunden nach angenommenem Schiedsrichteramte nicht vereinigt haben.

d) Diese Schiedsrichter entscheiden über die Streitfrage auf den Grund der ihnen längstens innerhalb drei Tagen von den Parteien zu übergebenden Denkschriften.

e) Versäumt eine der beiden Parteien, ihre Denkschrift innerhalb dieser Zeitfrist den Schiedsrichtern zu übergeben, so haben diese sofort ihre Entscheidung auf die einseitige Denkschrift der andern Partei zu geben.

f) Die Schiedsrichter haben ihren Schiedsspruch längstens innerhalb drei Tagen zu ertheilen und den Parteien zu eröffnen.

12.

Zur Erleichterung des Ziehungsgeschäftes sind die Loose, welche nach dem beigefügten Formular für das Anlehen ausgegeben werden, durch den Plan in Serien einzutheilen.

13.

Jeder Gewinnziehung geht die Ziehung der planmäßig zurückzuzahlenden Serien voran; die Zahl der Serienziehungen kann aber in keinem Jahre auf mehr als vier bestimmt werden.

14.

Die Gewinnstziehung geschieht in der Weise, daß die durch die Serienziehung herausgekommenen Loose in ein Glücksrad, und die planmäßig zu zahlenden Gewinnste, mit Ausnahme der niedersten, in ein zweites Glücksrad niedergelegt werden. Durch gleichzeitige Ziehung von Nummern und Gewinnsten werden diese und die Nummern, auf die sie fallen, bestimmt. Die nicht gezogenen, in den herausgekommenen Serien begriffenen Nummern erhalten den niedersten Gewinnst.

Karlsruhe, den 22. Februar 1845.

Ministerium der Finanzen.

Regenauer.

Von den in Folge dieser Bekanntmachung eingegangenen Soumissionen wurde die von den Bankhäusern M. A. v. Rothschild und Söhne, Joh. Goll und Söhne in Frankfurt a. M. und S. v. Haber und Söhne in Karlsruhe gemachte als die günstigste angenommen und dadurch ein Agio von 1,487500 fl. gewonnen. Der von den oben erwähnten Bankhäusern erlassene Verloosungsplan enthält im Wesentlichen nachstehende Bestimmungen:

Das ganze Kapital ist in 8000 Serien, jede zu 50 Loosen zu 35 fl. eingetheilt, welche 400000 Loose in 40 Jahren (1846 bis 1886), in jährlichen 4 — im Ganzen 160 — Serienziehungen (Ende Februar, Mai, August und November) und ebenso 4 — im Ganzen 160 — Gewinnziehungen (Ende März, Juni — zahlbar am 1. Okt. des betreffenden Jahres — und September, Dezember — zahlbar am 1. April des folgenden Jahres) — mit einem Betrage von 30,261493 fl. zurückgezahlt werden. Die höchsten Gewinne (wobei zu bemerken, daß in den ungeraden Ziehungen, wie 1, 3, 5 u. s. w., die Summen über 1000 fl., in den geraden Ziehungen dagegen 10 Preise als höchster Gewinn fallen) bestehen von 1846 bis 1852 aus 50000, 15000, 5000, 2000 und 1000 fl., fallen von 1853 bis 1869 auf 40000, 12000, 10000, 5000, 4000, 2000 und 1000 fl., von 1870 bis 1875 auf 35000, 10000, 5000, 2000 und 1000 fl., und steigen sodann wieder von 1876 bis 1886 auf 40000, 15000, 10000, 4000 (1886 2 zu 4900), 2000 und 1000 fl.; die niedrigsten Gewinne sind: von 1846 bis 1855 42 fl., 1856 43 fl., 1857 bis Hälfte 1858 44 fl., von da bis 1859 45 fl., 1860 bis Hälfte 1861 46 fl., von da bis 1862 47 fl., 1863 bis Hälfte 1864 48 fl., von da bis 1865 49 fl., 1866 50 fl., 1867 bis Hälfte 1868 51 fl., von da bis 1869 52 fl., 1870 bis Hälfte 1871 53 fl., von da bis 1872 54 fl., und steigen in diesem Verhältniß bis zum Ende der Ziehung, wo sie 63 fl. bringen.

Der, wie bereits Seite 1438 erwähnt, im November 1844 genehmigte Bau der Zweigbahn von Oos nach Baden wurde im Laufe des Jahres 1845 so thätig angegriffen, daß diese 1 bad. Wegstunde oder 0,6 geogr. Meile lange Bahn am 25. Juli 1845 dem Betriebe übergeben werden konnte. An

der Hauptbahn waren während dieser Zeit die Arbeiten ebenfalls mit der größten Energie fortgesetzt worden, so daß es gelang, die Bahnstrecke von Offenburg bis Freiburg (eine Länge von 14⅛ bad. Wegstunden oder 8,5 geogr. Meilen) am 1. August 1845 dem Verkehre zu eröffnen.

Von Freiburg aufwärts bis Leopoldshöhe an der schweizerischen Grenze sind die Arbeiten im raschen Fortbau begriffen und ist es möglich, daß die Bahn bis zu Ende des Jahres 1846 fertig sein wird; höchst wahrscheinlich aber findet die Eröffnung derselben erst im Frühjahr 1847 Statt.

Eine Fortsetzung von der Grenze bis Basel kann wohl um so weniger ausbleiben, als die beabsichtigten Omnibusfahrten wohl keinenfalls für den Verkehr mit der Schweiz ausreichen werden. Bereits sollen die Verhandlungen über den Bau dieser Strecke mit dem Kanton Basel geschlossen und dadurch die Ausführung derselben zugesichert sein.

Ueber

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe,

ist Seite 1232 bis 1244 das Wichtigste gesagt, und führen wir hier nur an, daß die bis jetzt im Betriebe befindliche Bahnlinie von Mannheim bis Freiburg, mit Einschluß der Seitenbahnen von Oos nach Baden und von Appenweier nach Kehl, eine Ausdehnung von 50⅝ bad. Wegstunden oder 30,4 d. Meilen erhalten hat.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 1245.)

Der Aufwand, welcher für den Bau sämmtlicher Badischen Staats-Eisenbahnen und der zur Zeit nothwendig scheinenden Ausdehnung erwachsen wird, berechnet sich wie folgt:

	fl. rh.	fl. rh.
1) Bahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze mit den Zweigbahnen von Appenweier nach Kehl und von Oos nach Baden:		
a) Bahndamm mit einfachem Schienenweg und den erforderlichen Ausweichungen	16,666152	
b) Stationen	3,951300	
c) Vorbereitungs- und Verwaltungskosten	611931	
		21,229383
2) Zweigbahn von Friedrichsfeld nach Mannheim .		274300
3) Zweites Geleise von Friedrichsfeld nach Heidelberg		242430
4) Zweites Geleise von Heidelberg bis zur südlichen Landesgrenze		6,162000
5) Güterbahnhof in Mannheim		400000
6) Main-Neckarbahn, Badischer Antheil		1,159570
	Zusammen	29,467683

Die Kosten für die Herstellung des Bahndammes auf der Bahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze, sammt den Zweigbahnen von Oos nach Baden und von Appenweier nach Kehl, vertheilen sich nach den verschiedenen Rechnungsrubriken auf die einzelnen Bahnsektionen, wie folgt:

Bahnsektion.	Länge in geogr. Meilen.	Grunderwerbung, incl. Ausstecktung.	Erdarbeiten.	Kunstbauten.	Oberbau.	Gebäude f. den Bahndienst.	Einfriedigung.	Verschiedene Ausgaben.	Abzug für Wiedererlös aus Gütern und Materialien.	Summe.	Betrag auf die geogr. Meile.
		fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Mannheim — Heidelberg	2,55	182494	206458	19897	505235	37209	11593	52100	136522	878463	344495
Heidelberg — Bruchsal	4,43	321788	215764	67383	556396	52255	9955	36580	116754	1,143367	257864
Bruchsal — Karlsruhe	2,88	173336	196348	101639	450379	27590	5804	28373	43131	940339	326506
Karlsruhe — Rastadt	3,24	236056	190938	89674	493039	70979	8501	21881	77214	1,033855	319090
Rastadt — Oos	1,20	125547	110512	168576	210478	12723	3597	3924	54894	580464	476570
Oos — Appenweier	4,32	680969	293206	272217	604206	79612	13716	38377	271745	1,710558	395960
Appenweier — Offenburg . . .	1,05	100759	76894	52309	129493	10922	2210	3565	41424	334728	318790
Offenburg — Dinglingen . . .	2,42	156918	196937	225817	376970	46199	8798	21476	22327	1,010790	416991
Dinglingen — Kenzingen . . .	2,38	148429	160321	102041	375135	57048	9650	21713	27842	846497	356268
Kenzingen — Freiburg	3,57	304133	475780	459119	614313	86163	14881	32671	55500	1,931561	541053
Freiburg — Mühlheim	3,93	371189	821400	500536	739003	57947	15940	33546	51493	2,488070	649965
Mühlheim — Grenze	3,89	582961	1,203018	297276	806755	90094	16504	44250	63600	2,977259	765755
Appenweier — Kehl	1,65	142944	58695	67909	277919	30915	4402	18292	51402	549675	333135
Oos — Baden	0,57	42500	43986	45744	84305	10653	1751	3916	10000	240526	421975
Summe	38	3,570023	4,250257	2,470137	6,223626	670309	127302	360664	1,023847	16,666152	438580
Betrag auf die geogr. Meile	—	93948	111848	65003	163780	17638	3350	9491	26948	438580	

Hiernach käme die Herstellung des Bahndammes einer geograph. Meile für Doppelbahn und des einfachen Geleises auf der theuersten Strecke der Badischen Bahnen auf 765755 fl. oder 437574 Thlr., auf der wohlfeilsten auf 257864 fl. oder 147351 Thlr. und auf der ganzen Bahn durchschnittlich auf 438580 fl. oder 250617 Thlr. zu stehen.

Bekanntlich zeichnen sich die Badischen Staatsbahnen durch die Eleganz ihrer Stationen aus. In folgender Tabelle sind die Anlagekosten derselben nach den verschiedenen Rechnungs-Rubriken zusammengestellt.

(In rhein. Gulden.)

Stationen.	Grund-erwerbung.	Erd-arbeiten.	Dohlen und Entleerungs-gruben.	Drehscheiben und Ausweichungen.	Wasserbehälter und Speise-Apparate.	Steingebäude sammt Einrichtung.	Ein-friedigung.	Verschiedene Ausgaben.	Abzug für Mehrerlös aus Gütern und Materialien.	Summe.
Mannheim	13678	52363	3661	37429	8443	140912	2162	11471	2800	267319
Heidelberg	26042	15894	8942	46147	8819	253965	6059	12437	3000	375305
Langenbrücken . . .	2404	3391	—	2612	—	19995	1809	—	—	30211
Bruchsal	4087	7539	898	4620	9077	42194	2740	294	1200	70249
Durlach	4519	13129	744	10312	—	46666	20	428	500	75318
Karlsruhe	75155	121503	19368	73969	16668	625208	4000	19274	5000	950145
Ettlingen	765	1148	623	10238	—	26451	—	214	1423	38016
Rastatt	8669	5386	2074	9485	3526	45368	613	926	3862	72186
Oos	16891	17747	5664	23527	2940	114399	418	1035	4600	178021
Baden	37060	42167	936	14017	63173	3300	3000	3338	1000	165991
Bühl	6449	443	528	7560	2500	26885	260	27	2586	42066
Achern	10861	2004	1365	6299	4771	24646	515	102	3770	46793
Appenweiher	5759	5426	4030	13990	4270	58766	1786	462	1226	93263
Kehl	7800	2969	—	18402	—	16850	—	30497	400	76118
Offenburg	15640	15461	11965	21351	4056	180600	8400	4956	3462	258967
Dinglingen	6658	3591	3130	15546	1500	94159	2500	4440	1000	130524
Kenzingen	5919	10427	1748	11481	11450	39299	1500	1024	1377	81471
Emmendingen	5914	13787	1477	11929	5217	31462	1500	543	1178	70651
Freiburg	39259	15869	14053	32866	12387	285510	10000	12806	3000	419750
Krotzingen	8200	10500	1500	—	—	27300	800	3700	2060	49940
Müllheim	9790	20320	3000	5850	6000	39000	2000	4050	700	89310
Schliengen	7560	11863	2400	8650	—	29400	800	3650	2140	62183
Endstation	9250	23700	7200	31800	6100	214500	8000	8950	2000	307500
Summe	328329	416627	95306	418080	170897	2,386835	58882	124624	48284	3,951296

Hiernach käme der Central=Bahnhof in Karlsruhe auf 950000 fl. zu stehen, von welcher Summe 625000 fl., also etwa zwei Drittheile auf die Gebäulichkeiten des Bahnhofes entfallen. Auf die Meile Bahnlänge betragen die Kosten der Stationen 103980 fl.

Die Vorbereitungs= und Verwaltungskosten mit 611931 fl. machen sehr nahe 3 Proz. der gesammten Baukosten aus, und betragen auf die Meile Bahnlänge 16103 fl.

Wie auf allen Eisenbahnen, so gaben auch auf der Badischen Staatsbahn die bisher gemachten Erfahrungen Anlaß zu mannichfachen Veränderungen in der Anlage und dem Konstruktionssystem der Bahn.

Zur Förderung der großen Güter= und Personenzüge, wie solche sich in der neueren Zeit bildeten, schien es zweckdienlich, Maschinen in Anwendung zu bringen, welche 16 bis 17 Tons Gewicht haben, während die früheren einer kleineren Bahnfrequenz entsprechenden Maschinen nur ein Gewicht von 11 bis 13 Tons besitzen. Hierdurch war auch die Verstärkung der Schienen angedeutet. Man fand sich veranlaßt, das Gewicht der Schienen auf 15 Fuß Länge um 25,57 Pfund zu vermehren, und zugleich die bei diesem Gewichte ausführbare Schienenform ⊥ in Anwendung zu bringen, welche eine größere Tragkraft bietet, als die bisher angewendete sogenannte Brückschiene. Ferner hatte die Erfahrung bei dem Gebrauche der vollendeten Bahn=Abtheilungen gezeigt, daß die in Anwendung gebrachte Vorrichtung zur Verbindung der Schienenstöße durch Vervollständigung mit Schraubenbolzen, welche die Schienen=Enden fest auf die Unterlagsplatten aufdrücken, wesentlich verbessert werden kann, und daß der desfallsige Mehraufwand durch die vortheilhafte Wirkung dieser Einrichtung auf die Dauerhaftigkeit der Schienen sowohl als des Betriebsmaterials vollkommen gerechtfertigt erscheint.

Die Haltepunkte bei den Orten St. Ilgen, Untergrombach, Weingarten, Malsch, Sinzheim, Steinbach, Ottersweier, Renchen, Windschläg, Friesenheim, Herbolzheim und Riegel wurden nachträglich errichtet, während überhaupt auf allen Zwischenstationen, in Folge der eingetretenen Frequenz, die Raumbedürfnisse weit bedeutender sich darstellten als man anfangs vermuthete. Hierzu kam noch der weitere Umstand, daß an vielen dieser Haltpunkte auch die Erbauung von Güterschoppen und Verladeplätzen sich als Bedürfniß erwies, daß in der oberen Landesgegend überhaupt mehr Bahnwärtergebäude, als vorgesehen, nöthig wurden, und daß die bestehenden hölzernen Schilderhäuser an der Bahn zwischen Mannheim und Heidelberg durch angemessene Wohnungen ersetzt werden mußten.

Eine namhafte Erweiterung erfuhren die Dienstgebäude auf den Stationsplätzen, indem in Folge der jede Erwartung übersteigenden Frequenz das Betriebsmaterial vermehrt werden mußte und sich daher sofort die bereits ausgeführten oder zur Ausführung bestimmten Remisen für Maschinen, für Personen= und Gepäckwagen, so wie für Unterbringung des Heizmaterials an den meisten Orten als unzureichend erwiesen und ebenso die Errichtung von Güterschoppen auf sämmtlichen Stationen, und zwar überall in weit größerem Umfange, als unabweisbares Bedürfniß erschien.

Die wichtigste Zugabe ist aber die Anlegung des zweiten Schienengeleises auf der Strecke von Mannheim bis zur Schweizergrenze, für welche Anlage ein Gesetzentwurf vor die Kammer gebracht wurde. Die Gesammtlänge, auf welche das zweite Geleise zu legen ist, beträgt 83050 Ruthen oder $33{,}64$ Meilen, und wird für dasselbe berechnet:

		fl.	fl.
1.	Ausstecking des Bahzuges per Ruthe 8 kr.		11073
2.	Ausbesserung der Planie per Ruthe 57 kr.		78898
3.	Verbreiterung von Kunstbauten und Wegeübergängen . .		77970
4.	Fundirung des Oberbaues per Ruthe 7 fl. 30 kr. . . .		622875
5.	Oberbau:		
	a. Querschwellen, 86343 Stück à 3 fl. 10 kr.	316591	
	b. Kyanisirung derselben per St. 1 fl. 23 kr.	119612	
	c. Zwischenschwellen, 60000 Stück à 1 fl. 50 kr.	110000	
	d. Langschwellen, 171074 St. à 4 fl. 10 kr. .	712808	
	e. Dollen, incl. 10 Proz. Reserve, 730840 St., per 100 à 1 fl. 12 kr.	8770	
	f. Dollenkeile, incl. 10 Proz. Reserve, 1,461680 Stück, per 100 à 15 kr.	3654	
	g. Schienen, incl. 1 Proz. Reserve, 293900 Ztr. à 10 fl. 25 kr.	3,061458	
	h. Unterlagsplatten, incl. 2 Proz. Reserve, 85557 Stück à $3{,}414$ Pfund, per Zentner à 10 fl. 45 kr.	31400	
	i. Schraubenbolzen, incl. 2 Proz. Reserve, 427800 Stück à $1{,}218$ Pfd., per Zentner à 16 fl. 15 kr.	84672	
	k. Deckplättchen, incl. 2 Proz. Reserve, 427800 Stück, à $1{,}3$ Pfd., per Ztr. à 13 fl. . .	72293	
	l. Gewalzte Zwischenplatten, incl. 2 Proz. Reserve, 762400 Stück à 1 Pfd., per Ztr. à 10 fl. 45 kr.	81958	
	m. Schienen-Befestigungskloben, incl. 10 Proz. Reserve, 639485 Stück à $0{,}56$ Pfd., per Ztr. à 13 fl. 30 kr.	48343	
	n. Platten-Befestigungsnägel, incl. 5 Proz. Reserve, 784822 Stück à $0{,}12$ Pfd., per Ztr. à 15 fl.	14715	
	o. Legen des Oberbaues, incl. Transport der Materialien, per Ruthe 5 fl. 10 kr. . .	429092	
			5,095366
6.	Einkiesung des Oberbaues, per Ruthe 1 fl. 55 kr. . . .		159179
7.	Einfriedigung der Bahn per Ruthe 5 kr.		6667

	fl.
8. Verschiedene Auslagen, per Ruthe 1 fl. 4 kr.	88587
9. Verwaltungskosten	46700
zusammen	6,187315

Hiernach würde die Fundirung und Einkiesung des Oberbaues der Badischen Bahn per Meile einfacher Bahn sehr nahe . . . . . 23000 fl.
und der Oberbau selbst . . . . 181200 =
beide zusammen aber 204200 fl.
kosten.

Die Kosten des Betriebsmaterials der Badischen Staatsbahnen betragen für die Hauptbahn 4,761772 fl. und auf die geogr. Meile 125310 fl. Wird diese Summe zu den oben ausgewiesenen geschlagen, so ergiebt sich nach vollständiger Herstellung sämmtlicher zur Zeit beabsichtigten Eisenbahnlinien in Baden ein Aufwand von 34,029455 fl. oder 19,445403 Thlr., was auf die geographische Meile Bahnlänge 895500 fl. oder 511714 Thlr. ausmacht, während nach Berechnungen, welche im Jahre 1843 angestellt wurden, dieser Aufwand nicht mehr als 24,819924 fl. betragen sollte.

In gleichem Verhältnisse haben indessen auch die Betriebsresultate der Bahn die Erwartungen übertroffen. Während im Budget der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse für 1844—45 die Rein-Einnahme der Bahn von Mannheim bis Basel nach ihrer völligen Vollendung nur zu 525101 fl. jährlich berechnet ist, wird nach neueren Erfahrungen im Budget der Eisenbahn-Betriebsverwaltung für 1846 und 1847 der Rein-Ertrag auf 1,003413 fl. berechnet, wenngleich dabei nur die Bahnstrecke von Mannheim bis Schliengen für ein volles Jahr, die von Schliengen bis Efringen für 5 Monate und die von Efringen bis zur Grenze gar nicht in Betracht gezogen werden konnte. Man kann unter solchen Umständen annehmen, es werde außer dem Rein-Ertrage der Posten, welcher sich im Jahre 1842 auf 242000 fl.
1843 = 260000 =
1844 = 284000 =
1845 = 295300 =
belief, keines weiteren Zuschusses von der Staatskasse bedürfen, um die Eisenbahnschuld zu verzinsen und planmäßig zu tilgen.

Ueber

d. Steigungs-Verhältnisse

ist Seite 1283 — 85,

e. Krümmungs-Verhältnisse

Seite 1285 — 87 und

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke,

Seite 1287 — 1357 das Nöthige gesagt. In Bezug auf letzteren Abschnitt erwähnen wir nur noch Folgendes:

Durch nachstehendes Gesetz vom 28. Februar 1845 wurde die Legung eines zweiten Geleises von Durlach bis Offenburg und von Appenweier bis Kehl genehmigt:

Leopold, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

Zum Vollzug des Gesetzes vom 29. März 1838, Art. 3, soll vorerst auf den Bahnstrecken von Durlach bis Offenburg und von Appenweier bis Kehl das zweite Schienengeleise gelegt werden.

Art. 2.

An dem hierzu erforderlichen Aufwande wird der Eisenbahnbaukasse bei der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse für das Jahr 1845 ein Kredit von 1,200000 fl. eröffnet.

Gegeben zu Karlsruhe in Unserem Staats-Ministerium, den 28. Febr. 1845.

Leopold.

Dasselbe wurde größtentheils im Jahre 1846 ausgeführt und hierauf von der Ständeversammlung des Jahres 1846 die Anlagekosten zu dem noch fehlenden zweiten Geleise auf der ganzen Bahnlänge von Mannheim bis zur Schweizergrenze genehmigt.

Auf der gegenwärtig im Bau begriffenen Bahnlinie von Freiburg bis zur Grenze gehören die Arbeiten an den Eisenbahnpartieen von Kleinkems bis Efringen zu den interessantesten und sehenswerthesten Straßenbauwerken unserer Zeit. Da nämlich die Bahnlinie von Schliengen an sich von der über das Gebirge hinziehenden Landstraße entfernt und ganz in der Nähe des Rheins hinläuft, wo die Gebirgsabhänge etwas steil gegen den Fluß anfallen, so mußten theils hohe Felsenwände abgesprengt, zu offenen Gallerieen für die in einer Höhe von 50 bis 60 Fuß über dem Spiegel des Rheins in kühnen Bogen und Wendungen längs desselben laufende Bahnlinie hergestellt, theils vorspringende Felsenblöcke durchbohrt und zum Durchgange in 28 Fuß breite und 25,5 Fuß hohe Wölbungen geöffnet werden. Das schönste und interessanteste Bauwerk ist aber das beim Isteiner Klotz, einem 1½ Stunde unterhalb Basel hart am Rheine gelegenen Punkte. Dieser sogenannte Klotz bildet den Ausgangspunkt eines zwischen dem Schwarzwalde und dem Rheine liegenden Kalkgebirges juraischer Formation und erhebt sich bei Istein einige hundert Fuß über den Spiegel des Stroms. Da bloße Absprengungen und Durchschnitte hier nicht ausreichten, so mußten auf dieser Wegstrecke 3 Tunnel ausgeführt werden; nämlich der durch den Isteiner Klotz mit 776 Fuß Länge, der oberhalb der Isteiner Kirche von etwa 400 Fuß und der an dem Efringer Felsen mit 1003 Fuß Länge. Der Tunnel am Klotze wurde zuerst, gegen Ende Oktober 1844, in Angriff genommen und am 15. November 1845, als am Namenstage des Großherzogs von Baden, der Durchbruch desselben mittelst mehr als 200 Sprengschüssen bewerkstelligt.

Der Efringer Tunnel ist erst im Sommer 1846 beendigt worden, weil er größer als der Isteiner ist und auch später angefangen wurde. Un-

gefähr zu derselben Zeit ist der mittlere zur Vollendung gekommen, da mit dem Bau desselben, obwohl er bedeutend kleiner als die beiden andern ist, erst später begonnen wurde.

Bekanntlich zeichnen sich die Italiener durch ihre Geschicklichkeit im Gebirgsstraßenbau aus, weshalb auch die meisten der an den erwähnten Tunnel beschäftigten Arbeiter dieser Nation angehörten; es befanden sich jedoch außer den Einheimischen auch Tyroler und Franzosen unter den Arbeitern.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Maschinen.

(Seite 1358 bis 1367.)

Der Betrieb der Bahn, und zwar sowohl der gewerbliche Theil als auch die Unterhaltung und Führung der Transportwagen, wird durch die Großherzogliche Direktion der Posten und Eisenbahnen, an deren Spitze der Direktor,

Geheimer Legationsrath v. Mollenbec,

steht, unter dem Beirathe der Bauverwaltung besorgt.

Die Namen der andern Mitglieder der Direktion, so wie die derselben untergeordneten Beamten sind:

A. Direktor:

Leopold v. Mollenbec, Geh. Legationsrath.

B. Räthe:

Anton Steinam, Oberpostrath.

Franz v. Pfeuffer, Herrmann Zimmer, Erasmus Scheyrer, } Posträthe.

Philipp Mittermaier, Wilhelm Harter, } Assessoren.

C. Der Direktion untergeordnet:

1. Eisenbahnamt Mannheim:

Kassier: Anton Burg, mit den Funktionen eines Vorstandes.

2. Post- und Eisenbahnamt Heidelberg:

Vorstand: Johann Gottfr. Eberlin, Postmeister.
Ingenieur: Albert Bürcklin (zugleich für das Eisenbahnamt Mannheim).
Kassier: Friedrich Harrer.

3. Post- und Eisenbahnamt Karlsruhe.

Vorstand: Friedrich v. Kleudgen, Oberpostrath.
Ingenieur: Johann Klingel (zugleich für das Eisenbahnamt Baden).
Kassier: Leopold Weitzel.

4. Eisenbahnamt Baden.

Kassier: Viktor Paris, mit den Funktionen eines Vorstandes.

5. Post- und Eisenbahnamt Offenburg:

Vorstand: Konstantin Bosch, Postmeister.
Ingenieur: Friedrich Bischoff (zugleich für das Eisenbahnamt Kehl).
Kassier: Ferdinand Morstadt.

6. Eisenbahnamt Kehl:

Vorstand: Gustav Fischer, Postmeister.
Kassier: Anton v. Pigage.

7. Eisenbahnamt Freiburg.

Vorstand: Matthäus Widmann, Postmeister.
Ingenieur: Karl Günther.
Kassier: Bruno Schmittbauer.

Die für die ganze Bahn erforderlichen Beförderungsmittel sind vorläufig auf 78 Lokomotive und 796 Transportwagen festgesetzt, von denen die letzteren in 343 Personenwagen nach 4 Klassen — 10 Wagen 1. Kl., 69 kombinirte Wagen 1. u. 2. Kl., 20 Wagen 2. Kl., 163 Wagen 3. Kl., 81 Wagen zum Stehen, — 66 Personengepäckwagen, 137 bedeckte und 138 offene Güterwagen, 103 Equipagen- und Viehwagen und 9 Pferdewagen zerfallen.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 1367 bis 1382.)

Ueber die Resultate derselben fehlen bereits seit dem Jahre 1842 spezielle öffentliche Angaben; wir müssen uns deshalb begnügen, in nachstehender, der Karlsruher Zeitung entnommenen Uebersicht das Resultat des Betriebes von der Eröffnung der ersten Bahnstrecke bis zum Schlusse des Jahres 1845 zu geben.

Von Mannheim nach	Länge der Bahn in Wegstunden.	Betriebszeit.	Fahr-Tage.	Personen-zahl.	Centner Güter.	Einnahme für Personen. fl.	Einnahme für Güter. fl.	Total-Einnahme. fl.	Einnahme per Tag und Wegstunde.
Heidelberg . . .	4,20	12. Sept. 1840 bis 31. Dez.	104	63283	1442	20709	299	21008	48,10
" . . .	"	1. Jan. 1841 bis 31. "	357	270457	7394	87317	1456	88773	59,21
" . . .	"	1. Jan. 1842 bis 31. "	365	307692	8043	93111	4203	97314	63,48
" . . .	"	1. Jan. 1843 bis 9. April	99	791568	—	—	—	324785	68,09
Karlsruhe . . .	16,37	10. April 1843 bis 31. Dez.	266						
" . . .	"	1. Jan. 1844 bis 30. April	121	227420	—	87190	4971	92161	86,05
Rastatt	21,77	1. Mai 1844 bis 5. Mai	5	139411	—	53726	2321	56047	
Oos	23,80	6. Mai 1844 bis 31. Mai	26						
Kehl und Offenburg	35,50	1. Juni 1844 bis 19. Aug.	80	1,083426	364870	568681	169860	738541	
(Gütertransport)	"	20. Aug. 1844 bis 31. Dez.	134						
" " .	"	Monat Januar 1845 . .	31	83721	58890	36238	20809	57047	99,40
" " .	"	" Februar " . .	28	65442	52910	29021	18507	47528	
" " .	"	" März " . .	31	95708	65046	44735	23323	68058	
" " .	"	" April " . .	30	118257	92921	54652	34036	88688	
" " .	"	" Mai " . .	31	172357	112929	81612	44130	125742	
" " .	"	" Juni " . .	30	156804	115685	79818	46002	125820	
" " .	"	1. Juli bis 24. Juli . .	24	173600	89924	100251	38754	139005	
" und Baden .	36,45	25. Juli bis 31. Juli . .	7						
" und Freiburg .	50,60	Monat August 1845 . .	31	258874	118897	160715	62526	223241	
" " .	"	" Sept. " . .	30	219144	135452	137275	68253	205528	
" " .	"	" Oktbr. " . .	31	187852	155374	104848	67632	172480	
" " .	"	" Novbr. " . .	30	162950	188835	74878	71901	146779	
" " .	"	" Dezbr. " . .	31	135967	154162	59432	58963	118395	
			Summe	4,713933	1,722774	—	—	2,936940	
			Im Jahre 1845	1,830676	1,341025	963475	454836	1,518341	

Das Gesammtergebniß ist, wie aus Vorstehendem zu ersehen, jedenfalls ein günstiges zu nennen. Es wurden in einer Betriebszeit von 5¼ Jahren 4,713933 Personen und etwa 1,722774 Ztr. Güter und Gepäck-Ueberfracht befördert, welche im Ganzen 2,936940 fl. Einnahme brachten. Hierzu kommen noch besondere Einnahmen durch Vergütung von den Postanstalten, Ertrag aus Gebäuden, Grundstücken, von Materialabfällen rc., welche sich in den Jahren bis Ende 1844, wie folgt, stellten:

Einnahme.	12. Sept. 1840 bis 31. Dez. 1841.		1842.		1843.		1844.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1. Ertrag der Eisenbahn durch unmittelbare Erhebung	109786	21	97318	53	324940	42	888164	29
2. Durch Vergütung von den Postanstalten	2071	16	2678	29	7597	33	15102	48
3. Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken	257	4	401	5	1435	26	2630	42
4. Erlös aus Inventarienstücken und Material	5	25	1458	58	828	46	971	13
5. Ersatz	33	7	703	15	3852	51	9517	4
6. Strafen	—	—	290	11	425	47	882	44
7. Verschiedene und zufällige Einnahmen	4	37	33	24	1	23	186	54
Summe	112157	50	102974	15	339082	28	917455	54
Hiervon ab die Position 1 mit	109786	21	97318	53	324940	42	888164	29
ergeben sich die besonderen Einnahmen mit	2371	29	5655	22	14141	46	29291	25
Die Ausgaben für Lasten-, Verwaltungs- und Betriebskosten betrugen in Summa	81258	40	85432	11	227172	45	432906	—

Diese Zahlen allein geben jedoch vom Stande des Unternehmens noch wenig Aufschluß. Wir wollen versuchen, diesen Gegenstand so weit zu erörtern, als vorhandene Data uns dies möglich machen. Wie günstig mit jedem Jahre die Frequenz gestiegen ist, darüber giebt die letzte Kolumne in der ersten Uebersicht genügenden Aufschluß.

Die Einnahme betrug per Tag und Wegstunde:

1840:	48	fl.	6	kr.
1841:	59	=	13	=
1842:	63	=	29	=
1843:	68	=	5	=
1844:	86	=	3	=
1845:	99	=	24	=

Es ist sicher anzunehmen, daß die Einnahmen sich vermehren werden, wenn die Bahn bis Basel vollendet ist, und noch andere Bahnen, als: nach

Paris, Frankfurt, Berbach, Stuttgart, Konstanz und Zürich, mit ihr in Verbindung treten werden. So erfreulich nun auch diese Verhältnisse bezüglich der Einnahme erscheinen, so stellt sich doch bei jedem Denkenden die Frage, wie hoch rentirt sich das Anlagekapital der Badischen Eisenbahn, decken die Einnahmen die Zinsen, bleibt kein Ueberschuß, oder ergiebt sich noch etwa ein Defizit? Auch diese Fragen lassen sich mit ziemlicher Genauigkeit beantworten, da die Regierung den Kammern schon mehrere Vorlagen gemacht hat, aus denen sich diese Punkte erläutern lassen. Die Badischen Eisenbahn-Anleihen wurden zu 3½ Proz. Zinsen abgeschlossen, und brachten dem Staate noch 501338 fl. 40 kr. Ueberschuß. Vergleichen wir nun das Anlagekapital der verschiedenen Bahnstrecken mit der entsprechenden Betriebszeit, so ergiebt sich die erforderliche Summe zur Deckung der Zinsen.

Wir lassen diese Berechnung in einer Uebersicht hier folgen, und bemerken dabei, daß das Anlagekapital wegen des Zinsenausfalles während der Bauzeit um 5 Prozent höher angenommen wurde.

		Anlagekapital.	Betriebszeit.				3½ Proc. Zins.
		fl.	J.	M.	Tg.		fl.
1.	Mannheim-Heidelberg . . .	1,620000	2	6	28	=	145946
2.	„ Karlsruhe . . .	5,610000	1	—	20	=	207121
3.	„ Rastatt	7,150000	—	—	5	=	3432
4.	„ Dos	8,900000	—	—	26	=	22161
5.	„ Kehl u. Offenburg	13,540000	1	1	24	=	544469
6.	„ K. O. u. Baden	13,890000	—	—	7	=	9303
7.	„ B. K. u. Freiburg	19,340000	—	5	—	=	281977
	Summe der Zinsen vom 10. Sept. 1840 bis Ende 1845						1,214519
	Die Gesammt-Einnahme betrug						2,936940
	Es bleiben daher für Betriebskosten						1,722121

oder 58⅗ Proz. von der Brutto-Einnahme.

Daß diese Summe zur Deckung der Ausgaben gereicht hat, geht daraus hervor, daß nach Tabelle 2 die sämmtlichen Ausgaben von 1840 bis ult. Dezember 1844 nur 826769 fl. 36 kr., also noch nicht die Hälfte, betragen haben.

Das Budget der Badischen Eisenbahnbetriebs-Verwaltung stellt nach Vollendung der Bahn eine jährliche Rente von 3,65 Prozent in Aussicht. Wenn aber die Einnahmen der Badischen Eisenbahn im ähnlichen Verhältniß wie in den verflossenen Jahren steigen würden, was sehr wahrscheinlich ist, so sieht dieselbe einer glänzenden Zukunft entgegen und dürfte in der Folge einen namhaften Ueberschuß liefern.

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1846 wurden eingenommen:

im Januar . .	89879	fl.	22	kr.
„ Februar . .	93661	„	28	„
„ März . . .	132793	„	44	„
„ April . . .	146490	„	23	„
„ Mai . . .	173449	„	9	„

im Juni . . . 190481 fl. 45 kr.
= Juli . . . 201432 = 35 =
= August . . 224651 = 29 =

i. Fahrordnung, Tarif.
(Seite 1382.)

An täglichen Fahrten finden auf der Bahn Statt:

a. Personenzüge.

1. Zwei von Mannheim bis Freiburg und in umgekehrter Richtung durchgehende Fahrten;
2. Eine Fahrt von Karlsruhe bis Freiburg und umgekehrt;
3. Eine Fahrt von Offenburg nach Freiburg und umgekehrt;
4. Eine Fahrt von Mannheim nach Karlsruhe und umgekehrt.

Außerdem entsprechende Verbindungsfahrten auf den beiden Zweigbahnen.

b. Güterzüge.

Auf der Bahn geht täglich von beiden Endpunkten ein nach beiden Richtungen sich bewegender Güterzug ab.

Die Dauer der Fahrt der Personenzüge für die ganze eröffnete Bahnlänge ist 7 Stunden 18 Minuten bis 8 Stunden 2 Minuten; die der Güterzüge von Freiburg aus 16 Stunden 3 Minuten; von Mannheim aus 20 Stunden 57 Minuten.

Es würde zu weit führen, die Tarife von und nach allen Zwischenstationen anzugeben, weshalb wir uns mit der Angabe derselben von den Hauptstationen nach den übrigen Stationen begnügen.

1. Tarif
für die Beförderung der Personen und deren Reisegepäck.

	Distanz in bad. Stund.	Preise der Plätze.								Reisegepäck f. je 10 Pfd. Uebergewicht.
		1. Klasse.		2. Klasse.		3. Klasse.		Stehwagen.		
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	kr.
Von Mannheim nach										
Friedrichsfeld . .	2	—	21	—	15	—	12	—	6	1
Heidelberg . . .	$4\frac{1}{4}$	—	48	—	33	—	24	—	15	2
St. Ilgen . . .	6	1	6	—	45	—	33	—	21	2
Wiesloch	$7\frac{1}{4}$	1	21	—	54	—	39	—	24	3
Langenbrücken .	$9\frac{1}{2}$	1	45	1	12	—	51	—	33	3
Bruchsal	$11\frac{5}{8}$	2	9	1	27	1	3	—	42	4
Untergrombach .	$12\frac{3}{4}$	2	21	1	36	1	9	—	45	4
Weingarten . .	$13\frac{5}{8}$	2	30	1	42	1	15	—	48	5
Durlach	$15\frac{3}{8}$	2	48	1	54	1	24	—	54	5
Karlsruhe	$16\frac{3}{8}$	3	—	2	3	1	30	—	57	5
Ettlingen	$17\frac{7}{8}$	3	18	2	15	1	39	1	3	6
Muggensturm . .	$20\frac{5}{8}$	3	48	2	36	1	54	—	—	7
Rastatt	$21\frac{3}{4}$	4	—	2	42	2	—	—	—	7
Baden	$24\frac{3}{4}$	4	45	3	15	2	24	—	—	8
Bühl	$26\frac{1}{4}$	4	48	3	18	2	24	—	—	8
Achern	$28\frac{1}{8}$	5	9	3	30	2	36	—	—	9
Renchen	$29\frac{5}{8}$	5	27	3	42	2	42	—	—	9
Appenweier . . .	31	5	42	3	54	2	51	—	—	10
Kehl	$33\frac{3}{4}$	6	12	4	12	3	6	—	—	11
Offenburg . . .	$32\frac{3}{4}$	6	—	4	6	3	—	—	—	10
Dinglingen . . .	$36\frac{3}{4}$	6	45	4	36	3	21	—	—	12
Kenzingen	$40\frac{3}{4}$	7	27	5	6	—	—	—	—	13
Emmendingen .	$43\frac{3}{8}$	7	57	5	24	—	—	—	—	14
Freiburg	$46\frac{7}{8}$	8	36	5	51	—	—	—	—	15
Von Heidelberg nach										
Mannheim . . .	$4\frac{1}{4}$	—	48	—	33	—	24	—	15	2
Wiesloch	3	—	33	—	24	—	18	—	12	1
Bruchsal	$7\frac{3}{8}$	1	21	—	54	—	42	—	27	3
Durlach	$11\frac{1}{8}$	2	3	1	24	1	—	—	39	4
Karlsruhe	$12\frac{1}{8}$	2	12	1	30	1	6	—	42	4
Muggensturm . .	$16\frac{1}{2}$	3	3	2	3	1	30	—	57	5
Rastatt	$17\frac{5}{8}$	3	15	2	12	1	36	1	3	6
Baden	$20\frac{5}{8}$	3	57	2	42	2	—	—	—	7
Appenweier . . .	$26\frac{3}{4}$	4	54	3	21	2	27	—	—	9
Kehl	$29\frac{5}{8}$	5	27	3	42	2	42	—	—	9
Offenburg	$28\frac{1}{2}$	5	15	3	33	2	36	—	—	9
Dinglingen . . .	$32\frac{5}{8}$	6	—	4	6	3	—	—	—	10
Kenzingen . . .	$36\frac{1}{2}$	6	42	4	33	—	—	—	—	11
Emmendingen .	$39\frac{1}{8}$	7	9	4	54	—	—	—	—	13
Freiburg	$42\frac{3}{4}$	7	51	5	21	—	—	—	—	13

	Distanz in bad. Stund.	Preise der Plätze.								Reisegepäck f. je 10 Pfd. Uebergewicht.
		1. Klasse.		2. Klasse.		3. Klasse.		Stehwagen.		
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	kr.
Von Karlsruhe nach										
Mannheim . . .	16 3/8	3	—	2	30	1	30	—	57	5
Heidelberg . . .	12 1/8	2	12	1	30	1	6	—	42	4
Wiesloch	9 1/8	1	39	1	9	—	51	—	33	3
Bruchsal	4 3/4	—	51	—	36	—	27	—	18	2
Durlach	1	—	12	—	9	—	6	—	3	1
Ettlingen	1 1/2	—	18	—	12	—	9	—	6	1
Muggensturm . .	4 1/4	—	48	—	33	—	24	—	15	2
Rastatt	5 3/8	1	—	—	39	—	30	—	18	2
Baden	8 3/8	1	42	1	9	—	54	—	33	3
Appenweier . . .	14 5/8	2	42	1	51	1	21	—	51	5
Kehl	17 3/8	3	12	2	9	1	36	1	—	6
Offenburg . . .	16 3/8	3	—	2	3	1	30	—	57	5
Dinglingen . . .	20 3/8	3	45	2	33	1	51	—	—	7
Kenzingen . . .	24 3/8	4	27	3	3	2	15	—	—	8
Emmendingen .	27	4	57	3	24	2	30	—	—	9
Freiburg	30 1/2	5	36	3	48	2	48	—	—	10
Von Baden nach										
Mannheim . . .	24 3/4	4	45	3	15	2	24	—	—	8
Heidelberg . . .	20 5/8	3	57	2	42	2	—	—	—	7
Langenbrücken .	15 1/4	2	57	2	3	1	30	—	57	5
Bruchsal	13 1/8	2	36	1	48	1	18	—	48	4
Durlach	9 3/8	1	54	1	18	—	57	—	36	3
Karlsruhe . . .	8 3/8	1	42	1	9	—	54	—	33	3
Ettlingen	6 7/8	1	27	1	—	—	45	—	27	3
Muggensturm .	4 1/8	—	54	—	39	—	30	—	18	2
Rastatt	3	—	42	—	30	—	24	—	12	1
Oos	1	—	21	—	15	—	12	—	6	1
Appenweier . . .	8 1/8	1	42	1	9	—	51	—	30	3
Kehl	10 7/8	2	12	1	30	1	6	—	42	4
Offenburg . . .	9 7/8	2	—	1	21	1	—	—	36	3
Dinglingen . . .	14	2	45	1	54	1	24	—	51	5
Kenzingen	17 7/8	3	27	2	21	1	45	1	6	6
Emmendingen .	20 1/2	3	57	2	42	2	—	—	—	7
Freiburg	24	4	36	3	9	2	18	—	—	8
Von Kehl nach										
Mannheim . . .	33 3/4	6	12	4	12	3	6	—	—	11
Heidelberg . . .	29 5/8	5	15	3	33	2	36	—	—	9
Wiesloch	26 5/8	4	54	3	21	2	27	—	—	8
Bruchsal	22 1/8	4	3	2	45	2	3	—	—	7
Durlach	18 3/8	3	21	2	18	1	42	—	—	6
Karlsruhe	17 3/8	3	12	2	9	1	36	1	—	6
Ettlingen	15 7/8	2	54	2	—	1	27	—	57	5
Muggensturm . .	13 1/8	2	24	1	39	1	12	—	45	4
Rastatt	12	2	12	1	30	1	6	—	42	4
Baden	10 7/8	2	12	1	30	1	6	—	42	4
Appenweier . . .	2 3/4	—	30	—	21	—	15	—	9	1
Offenburg . . .	4 1/2	—	51	—	33	—	24	—	15	2
Dinglingen . . .	8 5/8	1	36	1	6	—	48	—	30	3
Kenzingen . . .	12 1/2	2	18	1	33	1	9	—	45	4
Emmendingen .	15 1/8	2	48	1	54	1	24	—	54	5
Freiburg	18 5/8	3	24	2	21	1	42	1	6	6

	Distanz in bad. Stund.	Preise der Plätze.								Reisegepäck f. je 10 Pfd. Uebergewicht.
		1. Klasse.		2. Klasse.		3. Klasse.		Stehwagen.		
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	kr.
Von Freiburg nach										
Emmendingen .	$3\frac{1}{2}$	—	39	—	27	—	18	—	12	2
Kenzingen . . .	$6\frac{1}{8}$	1	6	—	45	—	33	—	21	2
Dinglingen . . .	$10\frac{1}{8}$	1	51	1	15	—	57	—	36	4
Offenburg . . .	$14\frac{1}{8}$	2	36	1	45	1	18	—	48	5
Kehl	$18\frac{5}{8}$	3	24	2	21	1	42	1	6	6
Appenweier . . .	$15\frac{7}{8}$	2	54	2	—	1	27	—	57	5
Renchen	$17\frac{1}{4}$	3	9	2	9	1	36	1	—	6
Achern	$18\frac{3}{4}$	3	27	2	21	1	42	—	—	6
Bühl	$20\frac{5}{8}$	3	48	2	36	1	54	—	—	7
Baden	24	4	36	3	9	2	18	—	—	8
Rastatt	$25\frac{1}{8}$	4	36	3	9	2	18	—	—	8
Ettlingen	29	5	18	3	39	2	39	—	—	9
Karlsruhe . . .	$30\frac{1}{2}$	5	36	3	48	2	48	—	—	10
Durlach	3[illegible]$\frac{1}{2}$	5	48	3	57	—	—	—	—	10
Bruchsal	$35\frac{1}{4}$	6	27	4	24	—	—	—	—	11
Langenbrücken .	$37\frac{3}{8}$	6	51	4	39	—	—	—	—	12
Heidelberg . .	$42\frac{3}{4}$	7	51	5	21	—	—	—	—	13
Mannheim . . .	$46\frac{7}{8}$	8	36	5	51	—	—	—	—	15

Bestimmungen hinsichtlich des Personen- und Gepäck-Transports.

a. Personen-Transport.

1. Jeder Reisende hat sich vor der Abfahrt mit einem Fahrbillet bis zum Bestimmungsorte zu versehen. Der Eintritt in die Wartsäle und das Einsteigen in die Wagen ist ohne ein solches nicht gestattet.

2. Bei den Wagen 1., 2. und 3. Klasse können ganze Wagen-Abtheilungen genommen werden, deren Preis bei der 2. und 3. Klasse nach der Anzahl der zahlbaren Plätze, bei den 8 Personen fassenden Abtheilungen 1. Klasse aber nur für 7 Plätze berechnet wird. Den Inhabern solcher Wagen-Abtheilungen ist bei kleineren Abtheilungen die Mitnahme von 2 bis 3, bei größeren Abtheilungen aber von 4 bis 6 unerwachsenen Personen über die Zahl der bei gewöhnlicher Besetzung zahlbaren Plätze gestattet.

Hinsichtlich der Besetzung der Wagen sind die Sitzbänke 2. Klasse zur Aufnahme von 5 Personen, und die Sitzbänke 3. Klasse zur Aufnahme von 6 Personen bestimmt.

3. Fahrbillets für ganze Wagen-Abtheilungen müssen wenigstens eine Viertelstunde vor der Abfahrt des Wagenzuges gelöst werden.

4. Für die Stehwagen, welche nur für den kleineren Verkehr bestimmt sind, werden nur bis zur Entfernung von 18 Stunden Fahrbillets ausgegeben.

5. Kinder unter 4 Jahren, welche jedoch nur in Begleitung erwachsener Personen zugelassen werden können und keinen besonderen Raum auf

dem Wagensitze einnehmen, auch die Reisenden nicht in sonstiger Weise belästigen, dürfen insoweit taxfrei mitgenommen werden, als je eine erwachsene Person nur ein Kind mit sich führt. Bei einer größeren Anzahl von Kindern unter 4 Jahren, welche mit einer erwachsenen Person befördert werden, wird nur eines derselben taxfrei belassen, die übrigen bezahlen die Personentaxe, beziehungsweise die nachstehende moderirte Taxe.

Kinder von 4 bis 12 Jahren dürfen in die 1., 2. und — soweit Fahrbillets auf die Stehwagen ausgegeben werden — 3. Klasse mit einem Fahrbillet der zunächst niedrigeren Klasse in die höhere aufgenommen werden.

6. Nach den Zwischenstationen werden nur dann einzelne Plätze für die 1. Klasse abgegeben, wenn deren noch unbesetzt sind. Auf den Zwischenstationen können Fahrbillets für diese Wagenklasse nur bedingt, d. h. für den Fall, daß unbesetzte Plätze vorhanden sind, ausgegeben werden; ebenso ist auch hier die Ausgabe von Fahrbillets auf die anderen Wagenklassen auf die Zahl der zum Voraus frei gehaltenen und etwa noch frei gebliebenen Plätze beschränkt.

7. Bei sämmtlichen Expeditionsstellen werden während der festgesetzten Büreaustunden auch Fahrbillets für den folgenden Tag ausgegeben.

8. Jedes Fahrbillet gilt nur für den bezeichneten Tag. Der Empfänger hat daher zu prüfen, ob solches auf den gewünschten Tag lautet; spätere Reklamationen können nicht berücksichtigt werden.

9. Fünf Minuten vor der Abfahrt wird das Ausgeben der Fahrbillets eingestellt, und es bleibt das Bureau bis nach der Abfahrt des Wagenzuges geschlossen.

10. Nur wenn wegen eingetretener Hindernisse die Fahrten unterbleiben oder unterbrochen werden, kann auf ganze oder theilweise Rückgabe des bezahlten Personengeldes Anspruch gemacht werden; eine weitere Vergütung findet nicht Statt.

11. Der Eintritt in die Einsteighalle geschieht nur durch die Wartsäle; auf anderem Wege ist dem Publikum der Zugang nicht gestattet.

12. Eine Stunde vor Abgang des Zuges werden die Eingänge zu den Wartsälen geöffnet. Zutritt in dieselben ist nur den mit Billets für die nächste Fahrt versehenen Personen gestattet, und zwar nach Ausweis der Billets in die für die verschiedenen Wagenklassen bestimmten Räume; die Fahrbillets müssen daher beim Eintritt den Portiers vorgezeigt werden.

13. Fünfzehn Minuten vor jeder Abfahrt wird zum erstenmal und fünf Minuten vor der Abfahrt zum letztenmal das Zeichen mit der Glocke gegeben. Auf der Ausgangsstation des Kourses werden bei dem ersten Glockenzeichen die Ausgänge der Wartsäle geöffnet und die Reisenden in die Halle zum Einsteigen in die Wagen zugelassen. Auf den Zwischenstationen dagegen werden die Zugänge zum Einsteigeplatz erst dann geöffnet, wenn die ausgestiegenen Personen denselben verlassen haben. Wer die Zeit der Abfahrt versäumt, hat keinen Anspruch auf Ersatz.

14. Das Herumgehen der Reisenden in andern Theilen des Bahnhofes, als den zum Ein- und Aussteigen bestimmten Räumen, ist nicht er-

laubt; auch müssen dieselben sich jederzeit von den Maschinen und Fahrgeleisen entfernt halten.

15. Das Publikum hat sich mit Anfragen u. s. w. nicht an den Lokomotivführer, da derselbe einzig zur Besorgung der Maschine aufgestellt ist, sondern an das Wagen-Aufsichtspersonal zu wenden.

16. Das Ein- und Aussteigen hat nur an den durch die Kondukteurs geöffneten Wagenseiten zu geschehen. Vor dem Einsteigen in die Wagen ist dem Kondukteur das Billet vorzuzeigen, welcher sodann dem Reisenden seinen Platz anweisen wird.

Jeder Reisende muß in der in dem Billet bemerkten Wagenklasse seinen Platz nehmen; das Einnehmen eines anderen, selbst in einer geringeren Wagenklasse, ist unstatthaft.

17. Ausgeschlossen von den Fahrten sind Personen im betrunkenen Zustande, so wie alle jene, welche durch Krankheit oder ekelhafte Gebrechen den Mitreisenden beschwerlich fallen können.

18. Ein Belegen einzelner Plätze zum Voraus kann nicht Statt finden; es sei denn, daß ganze Wagen-Abtheilungen genommen werden.

19. Sobald das Abfahrtszeichen gegeben worden, oder der Zug sich einmal in Bewegung gesetzt hat, ist den Reisenden das Einsteigen unter keiner Bedingung gestattet, da dies immerhin mit Lebensgefahr verbunden ist.

20. Während der Fahrt, und zwar bei der alsbald nach Abfahrt des Wagenzugs vorzunehmenden Billet-Revision, müssen die Billets der neu zugegangenen Reisenden durch die Kondukteurs vor den Augen der Reisenden koupirt werden.

21. Den Reisenden ist das Oeffnen der Thüren nur im Falle eines eingetretenen besonderen Vorfalles gestattet; wer ohne solche Veranlassung die Wagen eigenmächtig öffnet, oder sich aus denselben in den nicht hierzu bestimmten Orten entfernt, geht des Rechtes der Weiterfahrt verlustig.

22. Die Reisenden haben sich auf ihren Sitzen ruhig zu verhalten; das Stehen auf den Bänken, das Uebersteigen der Rücklehnen, das Hinausbeugen über die Seiten des Wagens und das Anlehnen an die Thüren ist streng untersagt.

23. Das Tabakrauchen ist in den mit Glasfenstern versehenen Wagen nur in den dazu bestimmten und bezeichneten Abtheilungen der Wagen 2. Klasse erlaubt.

24. Das Wagen-Aufsichtspersonal ist berechtigt, Personen, welche sich unanständig betragen oder überhaupt durch unangemessenes Benehmen den Mitreisenden beschwerlich fallen, und den gemachten Vorstellungen und Erinnerungen keine Folge geben, ohne Weiteres auf der Bahn auszusetzen.

25. Auf Verlangen des Kondukteurs ist das Fahrbillet vorzuzeigen und abzugeben. Wer ohne Billet oder mit einem ungültigen im Wagen betroffen wird, hat die Taxe bis zur Station, wo der Reisende aussteigt oder wo Billets ausgegeben werden können, zu bezahlen und erhält dagegen ein von dem Zugmeister ausgestelltes Billet. Sind aber Gründe zur Vermuthung

vorhanden, daß der Reisende eine Defraudation begehen wollte, so kann die unverzügliche Entfernung desselben aus dem Wagen angeordnet werden.

26. Das Aus- und Einsteigen ist den weiterreisenden Personen auf den kleineren Zwischenstationen nicht erlaubt. Wer sich daselbst eigenmächtig aus dem Wagen entfernt, wird des Rechtes für die Weiterfahrt verlustig.

27. Bei der Ankunft des Zuges wird die Glocke gezogen und sogleich die Ausgänge der Halle oder des Stationsplatzes geöffnet. Um möglichen Unglücksfällen vorzubeugen, dürfen die Reisenden nur dann erst die Wagen verlassen, wenn der Zug ganz stillsteht.

Zur Erhaltung der nöthigen Ordnung ist es nothwendig, daß die Reisenden sich sogleich durch die dazu bestimmten Ausgänge entfernen, ohne in der Halle länger zu verweilen, als zur Empfangnahme des Gepäckes ꝛc. erforderlich ist.

b. Gepäck-Transport.

28. Den Reisenden ist gestattet, kleine Gepäckstücke, als: kleine Nachtsäcke, Packete, Schachteln ꝛc., wofür die Verwaltung keine Verantwortlichkeit übernimmt, bis zum Gewicht von 10 Pfund frei mitzunehmen und bei sich zu behalten, wenn dadurch keine Belästigung der Mitreisenden verursacht wird. Solche Effekten dürfen daher nicht auf die Sitzbänke gelegt werden, sondern sind unter denselben niederzulegen, wenn der Reisende dieselben nicht in Händen behalten will.

Traglasten, welche nicht in Reisegepäck bestehen und für welche die Administration keine Garantie übernimmt, sind bis zu 60 Pfund frei und dürfen in die Stehwagen mitgenommen werden, insofern deren Größe den Raum des Wagens nicht zu sehr beengt.

Für alles weitere Reisegepäck ist die Taxe nach dem Gepäcktarif zu entrichten.

Hunde und andere Thiere werden in die Personenwagen nicht aufgenommen.

29. Die Administration übernimmt die Garantie für das in gehöriger Weise übergebene Reisegepäck bis nach der Ankunft am Bestimmungsorte, in der Art, daß sie im Falle eines nicht durch unabweisbare Gewalt geschehenen Verlustes für jedes Pfund des zu ersetzenden Gepäckes 1 fl. 30 kr. vergütet.

30. Das Reisegepäck muß eine halbe Stunde vor der Abfahrt des Wagenzuges zur Expedition gebracht werden, wenn dessen Beförderung mit der nächsten Fahrt geschehen soll. Von dieser Zeit an bis nach der Abfahrt kann dessen Annahme verweigert werden. Beim Aufgeben des Gepäckes muß das oder die eingelösten Fahrbillets vorgezeigt werden.

31. Alles Reisegepäck muß wohl verpackt und deutlich mit Adresse und Bestimmungsort versehen sein. Gegenstände, welche leicht entzündbar sind und Gefahr bringen können, als: Schießpulver, chemische Präparate, geladene Schießwaffen ꝛc., dürfen unter keiner Bedingung von Reisenden mitgenommen werden.

32. Es steht jedem Reisenden frei, sein gesammtes Gepäck zu einem höheren Werthe zu versichern, als die oben (Ziffer 29) bestimmte Vergütungsnorm besagt, in welchem Falle ½ Prozent des angegebenen Werthes ohne Rücksicht auf die Entfernung als Garantie=Taxe in Berechnung kommt.

Im Falle einzelne Stücke des besonders versicherten Gepäckes in Verlust gerathen, wird die Vergütung dafür nach dem Verhältniß des Gewichtes derselben geleistet.

33. Gegenstände, für welche besondere Garantie geleistet werden soll, müssen wirkliches Reisegepäck, als: Koffer u. dgl., sein und es dürfen nicht etwa Packete mit Geld oder werthvolle Gegenstände als Reisegepäck mitgenommen werden.

34. Reisende, welche mit demselben Wagenzuge nach einer weiteren Station fahren wollen, als wohin direkte Fahrbillets ausgegeben werden, können sogleich beim Zugange auf die Eisenbahn ihr Gepäck bis zu jener Station einschreiben lassen und die Taxe bis dahin erlegen.

35. Für die in gehöriger Weise übergebenen Effekten wird dem Reisenden ein Schein unentgeltlich ausgestellt, welcher den Empfang des Gepäckes von Seiten der Administration beurkundet.

36. Bei der Ankunft am Bestimmungsorte muß das Gepäck sogleich in Empfang genommen werden; eine längere Haftbarkeit dafür übernimmt die Administration nicht. Die Auslieferung der Effekten kann nur gegen Rückgabe des Empfangscheines erfolgen, weshalb dem Reisenden die Aufbewahrung desselben anempfohlen ist.

37. Die Versendung des Gepäckes muß mit demjenigen Zuge Statt finden, auf welchem der Reisende selbst sich befindet. Geht das Gepäck wegen unrichtiger Angabe mit einem andern Zuge ab, so hat der Reisende, da nur den mitfahrenden Personen beim Auslesen und Abgeben des Gepäckes Zutritt gestattet und die Administration nur bis nach der Ankunft am Bestimmungsorte für das übergebene Gepäck haftbar ist, sich selbst beizumessen, wenn sich bei der Nachfrage nicht mehr alle Gepäckstücke vorfinden sollten.

38. Das Abladen und Abgeben der Effekten an die Reisenden muß mit möglichster Ordnung vor sich gehen. Kein Reisender darf sich innerhalb des Abladeraums begeben, um die ihm zugehörigen Effekten auszusuchen oder wegzunehmen. Nachdem Alles verlesen ist, wird das Gepäck durch die Packer den Eigenthümern übergeben oder für dieselben weggetragen.

39. Reisende, welche sich in einem Stationsorte kurze Zeit aufhalten und mit der Eisenbahn weiter reisen wollen, können ihr Gepäck bei der Expeditionsstelle der betreffenden Eisenbahnstation gegen Entrichtung einer Lagergebühr von 3 kr. für jedes Gepäckstück in Verwahrung geben. Dieselben erhalten in diesem Falle einen Schein, durch welchen der Empfang des Gepäckes bescheinigt wird und gegen dessen Abgabe die Verabfolgung desselben Statt findet.

2. Tarif
für den Transport von Equipagen, Pferden und Vieh.

	Wagen. 1. Kl.		Wagen. 2. Kl.		Wagen. 3. Kl.		Viehtransport. 1 ganzer Wagen Groß-Vieh.		1 ganzer Wagen Klein-Vieh.		1 Pferd.		1 Stck. schweres Rindvieh.		1 Stck. leichtes Rindvieh.		1 Schwein.		1 Kalb, Schaf oder Hund.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Von Mannheim nach																				
Heidelberg	4	15	3	24	2	33	3	33	2	50	1	42	—	43	—	34	—	11	—	9
Wiesloch	7	15	5	48	4	21	6	3	4	50	2	54	1	13	—	58	—	19	—	15
Langenbrücken	9	30	7	36	5	42	7	55	6	20	3	48	1	35	1	16	—	24	—	19
Bruchsal	11	38	9	18	6	59	9	42	7	45	4	39	1	57	1	33	—	30	—	24
Durlach	15	23	12	18	9	14	12	49	10	15	6	9	2	34	2	3	—	39	—	31
Karlsruhe	16	23	13	6	9	50	13	39	10	55	6	33	2	44	2	11	—	41	—	33
Ettlingen	17	53	14	18	10	44	14	54	11	55	7	9	2	59	2	23	—	45	—	36
Muggensturm	20	38	16	30	12	23	17	12	13	45	8	15	3	27	2	45	—	52	—	42
Rastatt	21	45	17	24	13	3	18	8	14	30	8	42	3	38	2	54	—	55	—	44
Oos	23	53	19	6	14	20	19	54	15	55	9	33	3	59	3	11	1	—	—	48
Baden	24	45	19	48	14	51	20	38	16	30	9	54	4	8	3	18	1	2	—	50
Bühl	26	15	21	—	15	45	21	53	17	30	10	30	4	23	3	30	1	6	—	53
Achern	28	8	22	30	16	53	23	27	18	45	11	15	4	42	3	45	1	11	—	57
Renchen	29	38	23	42	17	47	24	42	19	55	11	51	4	57	3	57	1	15	1	—
Appenweier	31	—	24	48	18	36	25	50	20	40	12	24	5	10	4	8	1	18	1	2
Kehl	33	45	27	—	20	15	28	8	22	30	13	30	5	38	4	30	1	25	1	8
Offenburg	32	45	26	12	19	39	27	18	21	50	13	6	5	28	4	22	1	22	1	6
Dinglingen	36	45	29	24	22	3	30	38	24	30	14	42	6	8	4	54	1	32	1	14
Orschweier	38	38	30	54	23	11	32	12	25	45	15	27	6	27	5	9	1	37	1	18
Kenzingen	40	45	32	36	24	27	33	58	27	10	16	18	6	48	5	26	1	42	1	22
Emmendingen	43	23	34	42	26	2	36	9	28	55	17	21	7	14	5	47	1	49	1	27
Freiburg	46	53	37	30	28	8	39	4	31	15	18	45	7	49	6	15	1	58	1	34
Von Karlsruhe nach																				
Mannheim	16	23	13	6	9	50	13	39	10	55	6	33	2	44	2	11	—	41	—	33
Heidelberg	12	8	9	42	7	17	10	7	8	5	4	51	2	2	1	37	—	31	—	25
Bruchsal	4	45	3	48	2	51	3	58	3	10	1	54	—	48	—	38	—	12	—	10
Durlach	1	—	—	48	—	36	—	50	—	40	—	24	—	10	—	8	—	3	—	3
Rastatt	5	23	4	18	3	14	4	29	3	35	2	9	—	54	—	43	—	14	—	11
Baden	8	23	6	42	5	2	6	59	5	35	3	21	1	24	1	7	—	21	—	17
Appenweier	14	38	11	42	8	47	12	12	9	45	5	51	2	27	1	57	—	37	—	30
Kehl	17	23	13	54	10	26	14	29	11	35	6	57	2	54	2	19	—	44	—	35
Offenburg	16	23	13	6	9	50	13	39	10	55	6	33	2	44	2	11	—	41	—	33
Dinglingen	20	23	16	18	12	14	16	59	13	35	8	9	3	24	2	43	—	51	—	41
Kenzingen	24	23	19	30	14	38	20	19	16	15	9	45	4	4	3	15	1	1	—	49
Emmendingen	27	—	21	36	16	12	22	30	18	—	10	48	4	30	3	36	1	8	—	54
Freiburg	30	30	24	24	18	18	25	25	20	20	12	12	5	5	4	4	1	17	1	1

	Wagen.						Viehtransport.															
	1. Kl.		2. Kl.		3. Kl.		1 ganzer Wagen roß-Vieh.		1 ganzer Wagen Klein-Vieh.		1 Pferd.		1 Stck. schweres Rindvieh.		1 Stck. leichtes Rindvieh.		1 Schwein.		1 Kalb, Schaf oder Hund.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Von Baden nach																						
Mannheim	24	45	19	48	14	51	20	38	16	30	9	54	4	8	3	18	1	2	—	50
Heidelberg	20	38	16	30	12	23	17	12	13	45	8	15	3	27	2	45	—	52	—	42
Bruchsal	13	8	10	30	7	53	10	57	8	45	5	15	2	12	1	45	—	33	—	27
Durlach	9	23	7	30	5	38	7	49	6	15	3	45	1	34	1	15	—	24	—	19
Karlsruhe	8	23	6	42	5	2	6	59	5	35	3	21	1	24	1	7	—	21	—	17
Rastatt	3	—	2	24	1	48	2	30	2	—	1	12	—	30	—	24	—	8	—	6
Appenweier	8	8	6	30	4	53	6	47	5	25	3	15	1	22	1	5	—	21	—	17
Kehl	10	53	8	42	6	32	9	4	7	15	4	21	1	49	1	27	—	28	—	22
Offenburg	9	53	7	54	5	56	8	4	6	35	3	57	1	39	1	19	—	25	—	20
Freiburg	24	—	19	12	14	24	20	—	16	—	9	36	4	—	3	12	1	—	—	48
Von Kehl nach																						
Mannheim	33	45	27	—	20	15	28	8	22	30	13	30	5	38	4	30	1	25	1	8
Heidelberg	29	38	23	42	17	47	24	42	19	45	11	51	4	57	3	57	1	15	1	—
Bruchsal	22	8	17	42	13	17	18	27	14	45	8	51	3	42	2	57	—	56	—	45
Durlach	18	23	14	42	11	2	15	19	12	15	7	21	3	4	2	27	—	46	—	37
Karlsruhe	17	23	13	54	10	26	14	29	11	35	6	57	2	54	2	19	—	44	—	35
Rastatt	12	—	9	36	7	12	10	—	8	—	4	48	2	—	1	36	—	30	—	24
Baden	10	53	8	42	6	32	9	4	7	15	4	21	1	49	1	27	—	28	—	22
Appenweier	2	45	2	12	1	39	2	18	1	50	1	6	—	28	—	22	—	7	—	6
Offenburg	4	30	3	36	2	42	3	45	3	—	1	48	—	45	—	36	—	12	—	9
Freiburg	18	38	14	54	11	11	15	32	12	25	7	27	3	7	2	29	—	47	—	38
Von Freiburg nach																						
Emmendingen	3	30	2	48	2	6	2	55	2	20	1	24	—	35	—	28	—	9	—	7
Kenzingen	6	8	4	54	3	41	5	7	4	5	2	27	1	2	—	49	—	16	—	13
Orschweier	8	15	6	36	4	57	6	53	5	30	3	18	1	23	1	6	—	21	—	17
Dinglingen	10	8	8	6	6	5	8	27	6	45	4	3	1	42	1	21	—	26	—	21
Offenburg	14	8	11	18	8	29	11	47	9	25	5	39	2	22	1	53	—	36	—	29
Kehl	18	38	14	54	11	11	15	32	12	25	7	27	3	7	2	29	—	47	—	38
Appenweier	15	53	12	42	9	32	13	14	10	35	6	21	2	39	2	7	—	40	—	32
Renchen	17	15	13	48	10	21	14	23	11	30	6	54	2	53	2	18	—	44	—	35
Achern	18	45	15	—	11	15	15	38	12	30	7	30	3	8	2	30	—	47	—	38
Bühl	20	38	16	30	12	23	17	12	13	45	8	15	3	27	2	45	—	52	—	42
Baden	24	—	19	12	14	24	20	—	16	—	9	36	4	—	3	12	1	—	—	48
Oos	23	8	18	30	13	53	19	17	15	25	9	15	3	52	3	5	—	58	—	47
Rastatt	25	8	20	6	15	5	20	57	16	45	10	3	4	12	3	21	1	3	—	51
Muggensturm	26	15	21	—	15	45	21	53	17	30	10	30	4	23	3	30	1	6	—	53
Ettlingen	29	—	23	12	17	24	24	10	19	20	11	36	4	50	3	52	1	13	—	58
Karlsruhe	30	30	24	24	18	18	25	25	20	20	12	12	5	5	4	4	1	17	1	1
Durlach	31	30	25	12	18	54	26	15	21	—	12	36	5	15	4	12	1	19	1	3
Bruchsal	35	15	28	12	21	9	29	23	23	30	14	6	5	53	4	42	1	29	1	11
Langenbrücken	37	23	29	54	22	26	31	9	24	55	14	57	6	14	4	59	1	34	1	15
Wiesloch	39	38	31	42	23	47	33	2	26	25	15	51	6	37	5	17	1	40	1	20
Heidelberg	42	45	34	12	25	39	35	38	28	30	17	6	7	8	5	42	1	47	1	26
Mannheim	46	53	37	30	28	8	39	4	31	15	18	45	7	49	6	15	1	58	1	34

Bestimmungen
in Hinsicht auf den Equipagen- und Viehtransport.

a. Equipagen-Transport.

1. Die Klassifikation der Equipagen ist folgende:

In die 1. Klasse gehören: Schwere Reisewagen, schwer beladene Fourgons und sonstige Wagen gleicher Kategorie.

In die 2. Klasse gehören: Leichtere Reisewagen, bepackte Reisekaleschen, leichte Fourgons und sonstige Wagen gleicher Kategorie.

In die 3. Klasse gehören: Leichte, unbepackte Reisekaleschen und anderes leichtes Fuhrwerk.

2. Die in oder auf den Wagen mitfahrenden Personen haben Fahrbillets für die 3. Klasse zu lösen.

3. Die zu befördernden Equipagen müssen spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Wagenzuges angemeldet und in den Bahnhof verbracht sein; auf den Zwischenstationen muß eine frühere Anmeldung Statt finden, wenn mit Sicherheit auf die Abfahrt gezählt werden will.

4. Die Bezahlung der Taxe hat bei der Anmeldung zu geschehen.

b. Vieh-Transport.

1. Billets für Hunde werden immer nur nach derjenigen Station ausgegeben, wohin der Reisende selbst ein Billet gelöst hat.

2. Vieh-Transporte müssen spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Wagenzuges angemeldet und in den Bahnhof verbracht sein. Größere Vieh-Transporte, welche auf den Zwischenstationen verladen werden wollen, müssen am Tage vorher angemeldet werden, wenn deren Abgang mit einer bestimmten Fahrt des folgenden Tages geschehen soll. Die Bezahlung der Taxe geschieht bei der Anmeldung.

3. Jedem Vieh-Transporte muß ein Führer zur Beaufsichtigung beigegeben sein, welcher für sich ein Fahrbillet zu lösen hat.

4. Der Eigenthümer hat für die gehörige Befestigung der Thiere zu sorgen. Entschädigung für beschädigte oder entsprungene Thiere wird nicht geleistet.

5. Den Abnehmern eines ganzen Wagens für Schlachtvieh ist auch gestattet, gegen Entrichtung der Taxe für einen Wagen für Großvieh, Groß- und Klein-Vieh gemischt zu verladen, in welchem Falle 4—6 Stück Kleinvieh auf 1 Stück Großvieh gerechnet werden.

6. Unter Großvieh sind zu verstehen: Pferde, Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder; unter Kleinvieh dagegen Schweine, Kälber, Schaafe ꝛc.

7. Einzelne Stücke Vieh werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn ein geeigneter Platz für dieselben übrig bleibt.

c. Allgemeine Vorschriften.

1. Die Expeditions-Bureau's sind, außer den noch weiter hierzu bestimmten Stunden, jedenfalls eine Stunde vor Abgang eines jeden Wagenzuges zur Abgabe von Billets geöffnet.

In der dem Abgang eines Zuges vorhergehenden halben Stunde werden jedoch nur Billets für diesen Zug ausgegeben.

2. Die Zahlungen müssen in kurrenter Münze geschehen; auch soll bei Empfangnahme von Fahrbillets der Taxbetrag derselben wo möglich in gezählter Münze abgegeben werden, da der Geldwechsel mit schneller Abfertigung unvereinbarlich ist.

3. Die Reisenden werden ersucht, die vorstehenden, so wie die sonstigen öffentlich bekannt gemachten Vorschriften genau zu beachten, so wie überhaupt den die Ordnung des Dienstes und die eigene Sicherheit bezweckenden Anordnungen der Beamten und Angestellten der Eisenbahn Folge zu leisten und die Letzteren in Ausübung ihres Dienstes nöthigenfalls zu unterstützen.

4. Die Diener der Eisenbahn-Verwaltung haben für die Reisenden die ordnungsmäßigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten, und dürfen von denselben keinerlei Vergütung oder Geschenke annehmen, noch weniger ansprechen.

5. Um Beschwerden der Reisenden, sowohl über das Personale als über die Einrichtungen selbst zu erfahren, und nach Möglichkeit den Wünschen des Publikums zu entsprechen, ist auf jeder Station im Expeditionslokale ein eigenes Buch aufgelegt, in welches das Publikum seine Beschwerden und Wünsche niederlegen kann.

Tarif
für die Güter-Versendung.

Für je einen Zentner und 100 fl. Versicherungswerth werden erhoben:

	Güterklasse.			Versicherungs-Taxe.
	1. kr.	2. kr.	3. kr.	kr.
Von **Mannheim** nach				
Friedrichsfeld . .	3	3	5	2
Heidelberg . . .	5	4	8	2
Wiesloch	7	6	10	2
Langenbrücken .	9	7	13	2
Bruchsal	11	9	16	2
Weingarten . . .	12	10	18	2
Durlach	13	11	20	2
Karlsruhe	13	11	20	2
Ettlingen	15	12	22	2
Muggensturm . .	17	14	25	2
Rastatt	18	14	26	2
Oos	19	16	29	2

	Güterklasse.			Versicherungs-Taxe.
	1.	2.	3.	
	kr.	kr.	kr.	kr.
Noch von **Mannheim** nach				
Baden	20	16	30	2
Bühl	22	18	33	3
Achern	24	19	35	3
Renchen	25	20	37	3
Appenweier ...	26	21	39	3
Kehl	26	21	39	3
Offenburg	26	21	39	3
Dinglingen ...	32	25	47	3
Orschweier ...	34	27	50	3
Kenzingen	36	29	53	3
Emmendingen .	37	30	55	3
Freiburg	40	32	60	3
Von **Karlsruhe** nach				
Mannheim ...	13	11	20	2
Heidelberg ...	13	10	19	2
Bruchsal	6	5	8	2
Durlach	2	2	3	2
Rastatt	6	5	9	2
Baden	9	7	13	2
Appenweier ...	15	12	22	2
Kehl	16	13	24	2
Offenburg	16	13	24	2
Freiburg	28	23	42	2
Von **Kehl** nach				
Mannheim ...	26	21	39	3
Heidelberg ...	26	21	39	3
Bruchsal	20	16	30	2
Durlach	16	13	24	2
Karlsruhe	16	13	24	2
Rastatt	11	9	16	2
Baden	10	8	15	2
Appenweier ...	4	3	6	2
Offenburg	5	4	7	2
Freiburg	16	13	24	2
Von **Freiburg** nach				
Emmendingen .	5	4	7	2
Kenzingen	7	5	10	2
Orschweier ...	8	7	12	2
Dinglingen ...	10	8	15	2
Offenburg	14	11	20	2
Kehl	16	13	24	2
Appenweier ...	15	12	23	2

	Güterklasse.			Versicherungs-Taxe.
	1.	2.	3.	
	kr.	kr.	kr.	kr.
Noch von Freiburg nach				
Renchen	16	13	24	2
Achern	18	14	27	2
Bühl	20	16	29	2
Baden	23	18	34	3
Oos	22	18	33	3
Rastatt	24	19	36	3
Muggensturm . .	25	20	37	3
Ettlingen	27	22	40	3
Karlsruhe	28	23	42	3
Durlach	28	23	42	3
Weingarten . . .	30	24	45	3
Bruchsal	32	26	48	3
Langenbrücken .	34	28	51	3
Wiesloch	37	29	55	3
Heidelberg . . .	39	32	58	3
Friedrichsfeld . .	39	32	59	3
Mannheim . . .	40	32	60	3

Die Bestimmungen
hinsichtlich des Güter-Transports sind
Seite 1395 bis 1399 angegeben.

k. Personenfrequenz.

Da ausführliche Nachrichten über die Betriebs-Resultate der Bahn seit dem Jahre 1843 nicht veröffentlicht sind, so müssen wir uns begnügen, die Seite 1400 gegebene Zusammenstellung über den Personenverkehr und die Einnahmen dafür bis zum August 1846 zu vervollständigen.

Monat.	1840.			1841.			1842.			1843.			1844.			1845.			1846.		
	Personen.	Einnahme. fl.	kr.	Personen.	Einnahme. fl.	kr.	Personen.	Einnahme. fl.	kr.	Personen.	Einnahme. fl.	kr.	Personen.	Einnahme. fl.	kr.	Personen.	Einnahme. fl.	kr.	Personen.	Einnahme. fl.	kr.
Januar	—	—	—	5096	1652	—	12013	3719	27	14761	4399	24	45035	17765	37	83721	36238	27	107634	47298	43
Februar	—	—	—	11053	3849	17	13549	4182	30	20042	5938	30	46521	17699	48	65442	29021	25	118932	49644	41
März	—	—	—	14052	4448	12	18751	5731	9	20406	5870	33	59617	22826	7	95708	44735	—	159884	71435	23
April	—	—	—	20662	6554	3	20565	6339	18	55919	22854	42	76247	28899	20	118257	54652	6	176230	83255	3
Mai	—	—	—	39312	12568	21	42545	12738	24	81716	33211	3	139411	53726	20	172357	81612	40	212577	103566	14
Juni	—	—	—	29482	9633	18	31752	9320	36	104424	39036	6	204396	93002	—	156804	79817	58	256049	121006	23
Juli	—	—	—	31083	10188	6	36275	11074	24	104909	39595	21	173748	97447	34	173600	100251	—	230935	130774	15
August	—	—	—	35640	11592	36	36534	11167	48	114218	42182	45	185271	106921	1	258874	160715	—	264319	153768	34
September	17108	5770	21	29693	9812	33	31854	9978	18	90452	37184	25	171611	99136	2	219144	137275	—			
Oktober	22361	7387	6	22400	7030	6	28919	8556	24	71864	29951	54	148562	78310	40	187852	104848	—			
November	13908	4324	9	16533	5010	54	18428	5388	45	58669	22637	—	113865	54477	17	162950	74878	—			
Dezember	9906	3155	45	15451	4728	45	16507	4918	15	54188	21094	32	85973	39385	14	135967	59431	48			
Summe	73283	20637	21	260457	87068	21	307692	93115	18	791568	304290	22	1,450257	709597	—	1,830676	963476	24			

Um bei der aus dem Vorstehenden ersichtlichen Zunahme der Personen-frequenz ein richtiges Urtheil zu fällen, geben wir im Folgenden eine Uebersicht der Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken. Es wurde dem Verkehre übergeben die Bahnlinie

von Mannheim bis Heidelberg am 12. September 1840;
" " " Karlsruhe am 10. April 1843;
" " " Rastatt am 1. Mai 1844;
" " " Oos am 6. Mai 1844;
" " " Kehl und Offenburg am 1. Juni 1844;
" " " Baden am 25. Juli 1845;
" " " Freiburg am 1. August 1845.

I. Güterfrequenz.

(Seite 1404.)

Der eigentliche Gütertransport auf der Bahn hat erst am 20. August 1844 begonnen; seit dieser Zeit wurden bis ult. August 1846 transportirt und dafür eingenommen:

Monat.	1844.		1845.		1846.			
	Güter. Ztr.	Einnahme. fl.	Güter. Ztr.	Einnahme. fl.	Güter. Ztr.	Pfd.	Einnahme. fl.	kr.
Januar	—	—	58890	36238	114324	66	42580	39
Februar	—	—	52910	29021	113269	38	44016	47
März	—	—	65046	44735	151093	11	61358	21
April	—	—	92921	54652	153515	44	63235	20
Mai	—	—	112929	81612	169130	74	69882	55
Juni	—	—	115685	79818	168286	67	69475	22
Juli	—	—	89924	100251	153421	71	70658	10
August	18009	9143	118897	160715	142842	99	70882	55
September	55884	29216	135452	137275				
Oktober	96451	39624	155374	104848				
November	99691	36445	188835	74878				
Dezember	94835	32023	154162	59432				
Zusammen	364870	146451	1,341025	963475				

Wie günstig die Eröffnung der Bahn bis Freiburg auf den Güterverkehr eingewirkt hat, darüber geben die Resultate der letzten Monate des Jahres 1845 und die ersten des Jahres 1846 genügenden Aufschluß. Daß derselbe sich aber noch bedeutend steigern wird, wenn erst die Bahn bis Basel vollendet und mit den übrigen Deutschen Eisenbahnen in Verbindung getreten sein wird, ist schon aus den bis jetzt erzielten Resultaten nicht zu bezweifeln.

Verlängerungen und Zweigbahnen der Badischen Eisenbahn, deren Bau theils vollendet ist, theils noch bevorsteht.

A. Verlängerung nach Norden durch die Main-Neckar-Eisenbahn, so weit sie Baden betrifft.

a. Geschichte derselben.

(Seite 1404.)

Die Arbeiten an der Main-Neckar-Eisenbahn wurden im Laufe des Jahres 1845 auf Badischem Gebiete mit der größten Thätigkeit fortgesetzt, jedoch war es nicht möglich, wie Seite 1410 angedeutet ist, die Bahn bis zum Spätherbste 1845 herzustellen. Dagegen ist es den fortwährenden Bemühungen der drei betheiligten Staaten gelungen, die ganze Bahn von Friedrichsfeld bis Frankfurt am 1. August 1846 dem Verkehre zu übergeben. Bis zu dieser Zeit ist auch das zweite Geleise zwischen Mannheim und Heidelberg hergestellt worden. Die Brücken über den Neckar bei Ladenburg und über den Main bei Frankfurt werden erst im Jahre 1848 vollendet; bis dahin werden die Reisenden auf den jetzt schon bestehenden provisorischen Brücken über den Neckar gebracht und von dort auf ihrer Reise, mittelst eines andern Zuges, resp. nach Mannheim und Heidelberg befördert.

Ueber die anderen Verhältnisse der Bahn ist S. 1410 bis 1412 das Nöthige gesagt und wird unter den Eisenbahnen im Großherzogthume Hessen noch etwas Weiteres über den anderen Theil der Bahn angeführt werden.

B. Eisenbahn-Verbindung mit Würtemberg.

Wie wir in dem Seite 1413 bis 1436 Gesagten angedeutet haben, so bestanden in Baden, wegen der Verbindung der Badischen Eisenbahn mit den Würtembergischen Bahnen, zwei verschiedene Ansichten. Die Einen verlangten die Führung der Bahn von der Würtembergischen Grenze über Pforzheim nach Durlach, die Andern: von der Würtembergischen Grenze über Bretten nach Bruchsal. Von der Majorität der Badischen Kammer wurde die Ausführung der Bahnlinie über Pforzheim genehmigt, und bildete sich in Folge dieses Beschlusses, da die Regierung nicht sehr geneigt schien, den Bau der Bahn auf Staatskosten auszuführen, aus Bewohnern von Karlsruhe und Pforzheim ein Verein, um die erforderlichen Geldmittel durch eine zu bildende Privat-Gesellschaft aufzubringen. Das vorläufig auf 3½ Millionen Gulden festgesetzte Baukapital wurde Ende April 1845 gezeichnet und die Regierung von den gethanen Schritten benachrichtigt.

In Mannheim, dessen Interessen für die Ausführung der Bahnlinie über Bretten sprachen, war die Großherzogliche Handelskammer während dieser Zeit ebenfalls nicht unthätig gewesen. Sie hatte, durch die Schritte des Karlsruh-Pforzheimer Vereins veranlaßt, ein Gesuch um Ertheilung einer Konzession zur Erbauung einer Eisenbahn von Bruchsal über Bretten an

die Württembergische Grenze eingereicht, und, da man sich zugleich in den Stand gesetzt sah, der Großherzoglichen höchsten Staatsbehörde jede Garantie für das Vorhandensein des desfalls nöthigen Kapitals anzubieten, so hatte man unterlassen, zu einer Aktienzeichnung einzuladen.

Während sich auf diese Weise in Baden zwei Parteien entgegenstanden, und die eine die Majorität der Kammer für sich hatte, stimmten, wie wir unter den Eisenbahnen in Würtemberg (S. 24) gesehen haben, die Würtembergischen Stände für eine Bahn von Ludwigsburg bis zur Grenze und von dort über Bretten nach Bruchsal; es wurde jedoch zugleich der Regierung die Vollmacht eingeräumt, nach genauerer Erwägung aller Umstände mit der Badischen Regierung über den Anschluß der beiderseitigen Eisenbahnen auf eine bindende Weise zu kontrahiren.

Bei den Verhandlungen der Stände-Versammlung des Großherzogthums Baden im Jahre 1846 kam die Errichtung einer Eisenbahn von Durlach nach Pforzheim und der Anschluß an die Würtembergischen Eisenbahnen nochmals zur Sprache. Der Bericht-Erstatter der Kommission führte aus, daß die Frage: ob ein Anschluß an die Würtembergische Bahn Statt finden solle, schon auf den früheren Landtagen besprochen und stets bejahend beantwortet worden; nur in neuester Zeit habe man es versucht, eine gegentheilige Ansicht geltend zu machen; die Kommission theile aber letztere nicht, indem ein solcher Anschluß an einen befreundeten Nachbarstaat unausbleiblich sei, weswegen es sich nur frage: wo dieser Statt finden solle. Auch hierüber seien früher schon ausführlichere Verhandlungen gepflogen worden, bei welchen sich die Kammer gegen eine Bahn über Bruchsal und Bretten und für eine solche über Pforzheim entschieden. Letztere liege im Interesse des großen Handelsverkehrs, sei viel kürzer und gäbe der Badischen Landesbahn mehr Nahrung, während jene über Bretten den Verkehr mit Würtemberg erschwere, weshalb die Kommission darauf antrage: die Großherzogliche Regierung in einer Adresse zu bitten, zur Errichtung einer Eisenbahn von Durlach nach Pforzheim, oder aber auch über Pforzheim hinaus, die Konzession unter denselben Bedingungen zu ertheilen, wie dies bei der Kinzigthalbahn der Fall gewesen, jedoch mit dem Unterschiede, daß hierzu kein Staatsbeitrag geleistet werden solle.

Dieser Antrag der Kommission wurde jedoch von der zweiten Kammer verworfen und dagegen folgender angenommen:

> „Die Kammer beschließt, den Großherzog in einer Adresse zu ersuchen, daß einer Gesellschaft die Konzession zum Baue einer Eisenbahn von Durlach über Pforzheim an die Würtembergische Grenze, jedoch mit Badischem Spurgeleise, ertheilt werden möge."

Wie sich die beiden entgegenstehenden Ansichten der Würtembergischen und Badischen Stände-Versammlungen vereinigen werden, mag die Zukunft entscheiden.

C. Eisenbahn von Offenburg nach Konstanz.

Wie wir Seite 1437 erwähnt haben, so fand der im Jahre 1843 angeregte Gedanke, Konstanz durch eine über den Schwarzwald zu führende Eisenbahn mit der großen Rheinbahn in Verbindung zu setzen, in den berührten Gegenden großen Anklang. Schon im Februar 1844 wurde in Villingen eine zahlreich besuchte Versammlung abgehalten, welche durch einstimmigen Beschluß eine Bitte der Bewohner des Kinzigthales, des Schwarzwaldes, der Baar, des Hegau's und der Seegegend, um Herstellung einer Eisenbahn von Offenburg nach dem Bodensee an das Ministerium des Innern richtete.

Obwohl nun von Seiten des Staates vorläufig keine größere Bahnlinie mehr in Ausführung genommen werden sollte, so wurden dennoch im Laufe des Jahres 1845 Badische Ingenieure beauftragt, die Bahnlinie zu untersuchen. Diese beendigten bis zur Stände-Versammlung des Jahres 1846 die nöthigen Vorarbeiten so weit, daß den Kammern, in Bezug auf die gewonnenen Resultate, Vorlagen gemacht und nachstehender Gesetz-Entwurf vorgelegt werden konnte.

Bedingungen der Konzession
zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Offenburg durch das Kinzigthal und über Villingen, Donaueschingen, Radolfzell nach Konstanz.

Art. 1.

Derjenige, welcher in Folge des Gesetzes vom ...... die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Offenburg nach Konstanz erhalten hat, ist verpflichtet, diese Eisenbahn in einem Zeitraume von längstens sieben Jahren, von dem Tage der Konzessions-Ertheilung an gerechnet, auf seine Kosten und Gefahr so herzustellen, daß dieselbe nach Ablauf dieser Frist in allen ihren Theilen dem Verkehre übergeben werden kann.

Art. 2.

Der Unternehmer hat zu diesem Zwecke längstens binnen neun Monaten nach ertheilter Konzession einen Detailplan über die Zugsrichtung, Steigungs-Verhältnisse, Wege-Uebergänge, Wasserdurchläsße und Haltpunkte entwerfen zu lassen, und solchen der Staats-Regierung zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

Auch das Konstruktionssystem und die Pläne für die größeren Bauwerke, mit Einschluß der Stations-Gebäude, unterliegen der Prüfung und Genehmigung der Staats-Regierung.

Die Staats-Regierung wird keine anderen, als die ihr im Interesse der Sicherheit und des Verkehrs nöthig scheinenden Abänderungen treffen. Sie wird insbesondere einem Konstruktionssysteme, welches sich auf einer anderen Bahn als sicher bewährt hat, ihre Zustimmung nicht versagen.

Art. 3.

Die zu erbauende Bahn muß mit dem Transport-Material der Badischen Rheinbahn befahren werden können, und namentlich die Spurweite der letzteren haben.

Art. 4.

Die Erwerbung des Grundes und Bodens und die Anlage der Kunstbauten muß sogleich für eine Doppelbahn geschehen, die Erdarbeiten aber und die Schienengeleise dürfen, wenn für die erforderliche Anzahl von Ausweichplätzen gesorgt ist, für eine einfache Bahn hergestellt werden. Jedoch ist der Unternehmer verpflichtet, das zweite Geleise herzustellen, sobald die Staats-Regierung erkannt hat, daß die einfache Bahn für den Verkehr unzulänglich ist.

Art. 5.

Bei Kreuzung der Bahn mit schiff- oder floßbaren Flüssen oder Kanälen hat der Unternehmer auf seine Kosten alle diejenigen Maaßregeln zu treffen, welche erforderlich sind, um die Schifffahrt und Flößerei gegen jede Unterbrechung durch die Arbeiten an der Bahn sicher zu stellen. Dasselbe liegt ihm ob bei Kreuzung der Bahn mit Staats-, Vizinal- und Gemarkungsstraßen.

Die Sorge und Kosten der Herstellung provisorischer Brücken, wo solche zu genanntem Zwecke erforderlich sind, fallen dem Unternehmer zur Last.

Bevor die bestehenden Verkehrslinien unterbrochen werden können, haben die Wasser- und Straßenbau-Inspektionen der betreffenden Bezirke zu untersuchen, ob die provisorischen Bauten die gehörige Festigkeit besitzen und für den Verkehr die erforderliche Sicherheit gewähren.

Die Frist zur Herstellung und die Dauer solcher provisorischen Bauten wird von der Staats-Regierung bestimmt.

Art. 6.

In Bezug auf die Güter-Erwerbungen im Zwangswege ist der Artikel 3 des Gesetzes vom .... maaßgebend.

Art. 7.

Die von dem Unternehmer zu hinterlegende Kaution von einer Million Gulden ist baar oder durch faustpfändliche Hinterlegung von Schuldscheinen bei der Amortisationskasse zu leisten.

Als Faustpfand werden nur angenommen:

1) Badische Staatspapiere,
2) auf Inhaber lautende Papiere anderer deutschen Bundesstaaten,
3) auf Inhaber gestellte Schuldpapiere badischer Standesherren,

in dem zur Zeit der Hinterlegung zu Frankfurt a. M. bestehenden Kourse, nach Abzug von zehn Procent. Sinkt der Kours der übergebenen Kautionspapiere um 3 oder mehr Prozent, so muß die Deckung sogleich ergänzt werden.

Die Kaution wird je zum fünften Theile zurückgegeben, sobald je eine halbe Million Gulden auf den Bau der Bahn verwendet ist.

Bis zur Rückerstattung der Kaution wird dieselbe, so weit sie baar hinterlegt ist, von der Staatskasse mit drei und ein halb Procent verzinst werden.

Art. 8.

Während der Dauer der Eisenbahn-Bauarbeiten übt die Staats-Regierung, auf Kosten des Unternehmers, ein Aufsichtsrecht darüber aus, daß sämmtliche Bau-Arbeiten genau nach den von der Staats-Regierung genehmigten Plänen und gemäß der Vorschriften der gegenwärtigen Bedingungen ausgeführt werden.

Art. 9.

Nach Vollendung sämmtlicher Arbeiten hat der Unternehmer auf seine Kosten eine Vermarkung vornehmen zu lassen, so wie Plan und Beschreibung der Bahn mit ihren Zubehörden in doppelter Ausfertigung der Staats-Regierung zu übergeben, welche ein Exemplar in dem General-Landesarchiv hinterlegen wird.

Die gleiche Ausfertigung ist auch bezüglich der nach der Bahn-Eröffnung Statt findenden Ergänzungs- und Erweiterungsbauten zu übergeben.

Art. 10.

Die Eröffnung der Eisenbahn nach ihrer ganzen Länge oder einzelnen Strecken derselben für den öffentlichen Gebrauch kann nicht eher Statt finden, als bis nach Prüfung des Schienenweges, der anzuwendenden Maschinen und Wagen, von Seiten der Staats-Regierung die Erlaubniß dazu ertheilt worden ist.

Das Gleiche gilt auch für die einstige Eröffnung des Betriebes auf dem zweiten Schienengeleise.

Art. 11.

Die Eisenbahn mit allen ihren Zubehörden ist fortwährend in gutem Stande zu erhalten, so daß der Verkehr auf derselben leicht, sicher und regelmäßig bewerkstelligt werden kann.

Ohne Genehmigung der Staats-Regierung darf keine Abänderung in der Konstruktion der Bahn vorgenommen werden. Eben so wenig dürfen ohne ausdrückliche Bewilligung der Staats-Regierung Veräußerungen, Belastungen, Veränderungen der Richtungen einzelner Bahnstrecken oder der ganzen Bahn Statt finden. Der Zustand der Bahn und ihrer Zubehörden wird jährlich einmal, und nöthigenfalls mehrmals durch einen oder mehrere, von der Staats-Regierung zu bestimmende Kommissäre untersucht werden. Die Unterhaltungskosten, sowohl laufende als außerordentliche, und ebenso die Kosten der Beaufsichtigung durch die Staats-Regierung fallen dem Unternehmer zur Last.

Art. 12.

Wenn die Eisenbahn von ihrer Vollendung an nicht fortwährend in gutem Stande erhalten wird, so läßt die Staats-Regierung (vorbehaltlich des ihr nach Art. 37 zustehenden Rechtes) nach zwei Mal, von acht zu acht Tagen wiederholter vergeblicher Aufforderung, die erforderlichen Arbeiten auf Kosten des Unternehmers herstellen.

Art. 13.

Alle jetzigen und künftigen polizeilichen Vorschriften für die Staats-Eisenbahn finden auch auf die Bahn von Offenburg nach Konstanz Anwendung. Die Staats-Regierung behält sich vor, etwa nöthige besondere Bestimmungen, nach Einvernahme des Unternehmers, zu erlassen.

Die bei der Eisenbahn Angestellten sind verpflichtet, diese polizeilichen Vorschriften zu überwachen, und werden zu dem Ende beeidigt.

Ihre Anzeigen haben dieselbe Glaubwürdigkeit wie die der Angestellten der Staats-Eisenbahn.

Die polizeilichen Strafen werden von den ordentlichen Polizeibehörden erkannt. Polizeiliche Zuwiderhandlungen des Unternehmers oder seiner Angestellten gegen die bestehenden Reglements, werden mit einer Strafe bis zu ein Tausend Gulden geahndet, welche das von dem Ministerium des Innern für diese Fälle zu bezeichnende Oberamt, unter Vorbehalt der Berufung an die oberen Verwaltungs-Behörden, zu erkennen hat.

Art. 14.

Das Betriebs-Personal soll aus Inländern bestehen, so weit nicht die Staats-Regierung für den einzelnen Fall Nachsicht gestattet.

Art. 15.

Der Unternehmer bestimmt den Tarif für die Fahrtaxen und Lagergebühren.

Wenn er aber denselben über 25 Prozent höher festsetzen will, als jener für die Badische Rheinbahn ist, so muß die Genehmigung der Staats-Regierung eingeholt werden.

Art. 16.

Gegen Erhebung der nach dem vorhergehenden Art. 15 zu bestimmenden Gebühren verpflichtet sich der Unternehmer, den Transport von Personen, Vieh, Lebensmitteln, Handelsgütern und Gegenständen aller Art, welche ihm anvertraut werden, ununterbrochen, sorgsam, pünktlich, schnell und ohne Begünstigung von Personen oder einzelner Plätze und Verkehrsrichtungen, zu besorgen. Vieh, Lebensmittel, Handelsgüter und Stoffe aller Art sollen in der Ordnung gefördert werden, in welcher sie in die Register einlaufen.

Es dürfen keine Gebühren erhoben werden, die nicht in dem Tarife enthalten sind.

Art. 17.

Will der Unternehmer für einen oder mehrere Aufgeber eine Ermäßigung der durch den Tarif bestimmten Fracht eintreten lassen, so hat er hiervon, bevor er eine solche Maaßregel ausführt, die Staats-Regierung in Kenntniß zu setzen, welche ihrerseits befugt ist, die Ermäßigung, sobald sie einmal zugestanden ist, als gültig gegenüber von allen Aufgebern, und anwendbar auf alle Artikel derselben Art, zu erklären.

Frachtpreise, welche auf solche Weise ermäßigt worden sind, können, wie in allen andern ähnlichen Fällen, ohne Zustimmung der Staats-Regierung, vor Ablauf eines Jahres nicht wieder erhöht werden.

Auf Ermäßigung zu Gunsten von Dürftigen findet jedoch die vorstehende Bestimmung keine Anwendung.

Art. 18.

Ohne Genehmigung der Staats-Regierung ist dem Unternehmer verboten, mittelbar oder unmittelbar mit Unternehmungen für den Transport von Personen oder Güter, zu Wasser oder zu Lande, Uebereinkünfte zu treffen, welche nicht auch allen anderen Unternehmungen gleicher Art auf denselben Verkehrslinien zu gute kommen.

Art. 19.

Wenn über die Anwendung des Tarifs für die Fahrtaxen und Lagergebühren zwischen dem Unternehmer und Privat-Personen Streitigkeiten entstehen, so entscheidet darüber, unter Vorbehalt der Berufung an die oberen Verwaltungs-Behörden, das Oberamt, in dessen Bezirke die Zahlung erfolgen sollte.

Art. 20.

Der Unternehmer darf die nach den bestehenden oder künftig ergehenden Verordnungen dem Postzwange unterliegenden Gegenstände nicht übernehmen, die Versendung derselben bleibt vielmehr der Postverwaltung überlassen.

Der Unternehmer ist verpflichtet:

1) das zur Besorgung der Brief- und Fahrposten erforderliche Personal der Postverwaltung unentgeltlich zu befördern,
2) ebenso die Briefposten, Zeitungspackete und alle auf den Fahrposten gehenden Sendungen ohne Entschädigung zu transportiren,
3) zur Beförderung aller Postsendungen nach Erforderniß ganze Wagen oder Wagen-Abtheilungen, deren entsprechende Einrichtung der Postverwaltung auf Kosten der Staatskasse zusteht, abzugeben.

Die Postverwaltung zahlt, falls sie ihr Transport-Material (Eilwagen ꝛc.) mittelst der Eisenbahn versenden wird, die Hälfte der entsprechenden Equipagen-Taxe.

Die Postverwaltung ist berechtigt, nach Erforderniß sämmtliche Wagenzüge zur Postbeförderung zu benutzen und die Postsendungen auf sämmtlichen Stationen auf- und abzuladen, ohne daß jedoch hierdurch ein Aufenthalt entstehen darf, der in dem Fahrplane der Gesellschaft nicht vorgesehen ist.

Wenn der Eisenbahnbetrieb unterbrochen wird und die Postbeförderung deßhalb auf anderem Wege geschehen muß, so hat der Unternehmer der Eisenbahn die deßhalb veranlaßten Kosten zu tragen.

Außerordentliche Ereignisse, deren Abweisung nicht in der Macht des Unternehmers liegt, machen hiervon eine Ausnahme.

Art. 21.

Wenn die Militär-Verwaltung zur Beförderung von Truppen im Dienste, oder von Militär-Effekten, von der Eisenbahn Gebrauch machen will, so ist der Unternehmer verpflichtet, derselben hierzu alle für den Transport vorhandenen Mittel zur Verfügung zu stellen. Die Militär-Verwaltung vergütet hierfür die Hälfte der im Tarif bestimmten Taxe.

Art. 22.

Der Unternehmer ist verpflichtet, solche Wagen, in welchen Zellen zum Transport von Irren, Siechen oder Gefangenen eingerichtet sind, auf seine Kosten anzuschaffen, und, so oft dies verlangt wird, mit den ordentlichen Zügen zu befördern. Für die Irren, Siechen und Gefangenen, so wie für das dieselben begleitende Aufsichtspersonal wird die Taxe der letzten Wagenklasse bezahlt.

Art. 23.

Der Unternehmer ist verpflichtet, die Reglements des Dienstes und die Fahrpläne der Staats-Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

Dieselbe kann jederzeit Abänderungen der Fahrpläne verlangen, wenn diese im Interesse des Verkehrs, insbesondere zur Erzielung der nöthigen Uebereinstimmung mit den Fahrten anderer im Anschlusse befindlichen Eisenbahnen und den Postkursen erforderlich sind, so weit dies ohne Verlust des Unternehmers geschehen kann.

Art. 24.

Ohne vorgängige Prüfung und Genehmigung der Staats-Regierung darf keine neue Maschine in Gebrauch gesetzt werden.

Art. 25.

Der Staats-Regierung steht, auf Kosten des Unternehmers, ein Aufsichtsrecht darüber zu, daß das Betriebsmaterial stets in gutem Stande erhalten wird, und überhaupt der ganze Bahnbetrieb jederzeit genau nach den genehmigten Dienst-Reglements und Fahrplänen, und gemäß den Vorschriften der gegenwärtigen Bedingungen Statt finde.

Art. 26.

Die von der Staats-Regierung, in Folge ihres Aufsichtsrechtes auf den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb der Eisenbahn, ertheilte Genehmigung und getroffenen Anordnungen, bei welchen sich der Unternehmer beruhigt hat, geben demselben in keinem Falle einen Entschädigungs-Anspruch an die Staatskasse.

Art. 27.

Der Unternehmer genießt Freiheit von Staats- und Gemeindesteuern, nach Maaßgabe des Art. 4 des Gesetzes vom ....

Art. 28.

Sollte die Regierung die Anlegung von Staats- oder Vizinalstraßen, Kanälen oder Eisenbahnen anordnen oder genehmigen, welche die projektirte Eisenbahn kreuzen, so kann der Unternehmer dagegen keine Einsprache erheben. Es sollen aber alle erforderlichen Maaßregeln genommen werden, damit durch solche Anlagen weder der Betrieb der Eisenbahn gehindert, noch der Unternehmer in Unkosten versetzt werde.

Die für neue Uebergänge erforderlichen Wärter hat jedoch der Unternehmer zu bezahlen.

Art. 29.

Die künftige Ausführung oder Genehmigung von Straßen, Kanälen und Eisenbahnen in der Gegend, welche die in Frage stehende Eisenbahn durchzieht, kann keine Entschädigungs-Forderung von Seiten des Unternehmers begründen.

Art. 30.

Die Staats-Regierung behält sich das Recht vor, weitere Konzessionen für Eisenbahnen zu ertheilen, welche auf die Eisenbahn von Offenburg nach Konstanz einmünden.

Art. 31.

In Bezug auf die zweckmäßigsten Einrichtungen, wegen des Anschlusses der Kinzigthalbahn an die Badische Rheinbahn und wegen der Einmündung anderer Eisenbahnen in die erstere, sodann in Beziehung auf die gegenseitige Benutzung des Fahrpersonals und Transportmaterials, behält sich die Staats-Regierung die näheren Bestimmungen vor.

Art. 32.

Die Konzession hört auf nach Umlauf der Jahre, für welche sie in Folge des Gesetzes vom . . . . gegeben wurde.

Art. 33.

Nach Ablauf von 44 Jahren, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn oder auf einem Theile derselben, kann die Regierung das Eigenthum der Bahn mit allen dazu gehörigen Beiwerken an sich ziehen, und zwar unter folgenden Bedingungen:

1) Der Tag, an welchem der Staat die Eisenbahn übernehmen wird, muß mindestens ein Jahr vorher dem Unternehmer bekannt gemacht sein.

2) Als Entschädigung wird dem Unternehmer das ganze ursprüngliche Anlage-Kapital für den Bau der Eisenbahn und aller dazu gehörigen Beiwerke erstattet, wenn der Rückkauf mit dem Ablaufe des 45sten Jahres, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn oder auf einem Theile derselben an gerechnet, Statt findet.

Geschieht der Rückkauf später, so vermindert sich mit jedem, nach Abfluß der ersten 45 Jahre weiter abgelaufenen Jahre die Entschädigung, je um den Betrag, der sich ergiebt, wenn man das Anlagekapital durch die Zahl der Konzessionsjahre weniger 45 theilt, so daß nach Umlauf der ganzen Konzessionszeit bei dem Uebergange der Bahn an den Staat jede Entschädigung wegfällt.

3) Der Unternehmer ist verpflichtet, nicht allein die Bahn selbst, sondern auch sämmtliche Zugehörden derselben, als: Bahnhöfe, Auf- und Abladeplätze, Anlagen an den Endpunkten der Bahn, Wärter- und Aufseherwohnungen, Kassenlokale, stehende Maschinen, und überhaupt alle unbeweglichen Gegenstände, welche zum Transportdienste gehören, in gut erhaltenem Zustande zu übergeben.

Was die beweglichen Gegenstände, als: Lokomotive, Personen= und Güterwagen, Karren, Brennmaterial, Vorräthe aller Art, so wie alle diejenigen Gegenstände betrifft, welche hier nicht namentlich aufgeführt sind, soll die Staats=Regierung verpflichtet sein, dieselben nach einer Schätzung durch Experten zu übernehmen, wenn der Unternehmer dies verlangt. Desgleichen soll aber auch der Unternehmer verpflichtet sein, genannte Gegenstände nach einer Schätzung durch Experten abzutreten, wenn der Staat dieses verlangt.

Die Staats=Regierung ist berechtigt, während eines Jahres vor dem Ablaufe der aufgekündigten Konzession und während der letzten fünf Jahre der ordentlichen Dauer der Konzession, den Ertrag der Bahn mit Beschlag zu belegen und zur ordnungsmäßigen Herstellung derselben mit allen ihren Zugehörden zu verwenden, falls der Unternehmer nicht die geeigneten Maaßregeln ergreifen sollte, um seinen Verpflichtungen in dieser Hinsicht pünktlich nachzukommen.

Art. 34.

Das in dem vorhergehenden Artikel erwähnte ursprüngliche Anlagekapital umfaßt den Aufwand:

1) für die Erwerbung des erforderlichen Grund und Bodens, so wie von Gebäuden oder Gebäudetheilen,
2) „ „ Erdarbeiten,
3) „ „ erste Herstellung des Schienenweges,
4) der Kunstbauten (Brücken und Uebergänge aller Art),
5) „ Bahn=Einfriedigung,
6) „ Dienstgebäude auf der Bahn,
7) „ Bahnhöfe und Stationsgebäude,
8) für die Verlegung der Landstraßen,
9) „ „ Verwaltungskosten, welche während des Baues der Bahn und bis zum Tage der Eröffnung derselben erwachsen,
10) an Zinsen von der in jedem Monate aufgewendeten Bausumme, berechnet vom 1sten des betreffenden Monats bis zum Tage der Eröffnung der in Frage stehenden Bahnstrecke, mit 4 Proz.

Diesem Anlagekapital dürfen die späteren Kosten für den Ausbau des zweiten Geleises, für die Erweiterung der Bahnhöfe und für weitere Dienst= und Stations=Gebäude, jedoch ohne Verwaltungskosten und Zinsen, beigerechnet werden.

Art. 35.

Zur Ausführung der in den Artikeln 33 und 34 gegebenen Bestimmungen ist der Unternehmer verpflichtet, während der Dauer des Baues alljährlich Rechnung, nach den ihm von der Staats=Regierung ertheilten Vorschriften, zu stellen und dem Ministerium des Innern vorzulegen.

Art. 36.

Wenn innerhalb eines Jahres, von der Genehmigung der Pläne an gerechnet, der Unternehmer nicht die zum Beginne des Baues erforderlichen Maaßregeln getroffen und den Bau selbst nicht begonnen hat, so wird er durch diese Thatsache allein, und ohne daß ihm ein weiterer Termin gesetzt, oder eine Ermahnnug, oder eine Eröffnung irgend einer Art gemacht worden wäre, der Konzession rechtsgültig verlustig. In diesem Falle wird die ganze Kaution, welche der Unternehmer hinterlegt hat, Eigenthum der Staats=Regierung und fällt der Staatskasse anheim.

Art. 37.

Wenn der Unternehmer durch eigene Schuld die Arbeiten der Eisenbahn nicht in dem Maaße gefördert hat, daß sie am Schlusse des vierten Jahres zur Hälfte

vollendet sind, oder wenn er dieselben auf den im Art. 1 festgesetzten Termin nicht vollständig ausgeführt und beendigt hat, und endlich, wenn er gleichfalls durch eigene Schuld den verschiedenen Verpflichtungen, welche ihm gegenwärtige Bedingungen auferlegen, nicht nachgekommen ist, so wird er mit einer Frist von vier Monaten, und unter Androhung einer Strafe bis zu zehn Tausend Gulden, von der Staats-Regierung dazu aufgefordert. Ist der Unternehmer während dieser Frist der Aufforderung nicht vollständig nachgekommen, so verfällt er ohne Weiteres in die angedrohte Strafe und erhält, unter Androhung einer weiteren Strafe bis zu zwanzig Tausend Gulden, eine weitere Frist von vier Monaten. Ist der Unternehmer auch während dieser Frist der Aufforderung nicht vollständig nachgekommen, so wird ihm, unter Verfällung in die angedrohte Strafe, eine letzte Frist von vier Monaten gestattet, nach deren Ablauf der Unternehmer, wenn er der Aufforderung nicht vollständig nachgekommen ist, durch diese Thatsache allein, und ohne daß ihm eine weitere Eröffnung irgend einer Art gemacht worden wäre, der Konzession rechtsgültig verlustig wird.

Bei Anwendung dieser Bestimmungen wird die Staats-Regierung auf außergewöhnliche Ereignisse, welche nicht vorgesehen werden konnten, und deren Beseitigung nicht in der Macht des Unternehmers liegt, angemessene Rücksicht nehmen.

Art. 38.

Wenn der Unternehmer der Konzession, nach Art. 37, rechtsgültig verlustig geworden ist, so wird für die Fortführung und Vollendung der Arbeiten durch Versteigerung (auf den Grund der Bestimmungen der gegenwärtigen Bedingungen) durch Abschätzung der bereits ausgeführten Arbeiten, der vorhandenen Material-Vorräthe, der erworbenen Grundstücke und der bereits im Betriebe befindlichen Bahnstrecke gesorgt werden. Der Zuschlag erfolgt an denjenigen unter den neuen Bewerbern, welcher für die Gegenstände der Abschätzung das größte Angebot gemacht hat. Dieses Angebot kann auch unter dem Betrage der Schätzung stehen. Der abgetretene Unternehmer erhält von dem neuen Unternehmer den Betrag, welcher durch die Versteigerung für die erwähnten Gegenstände der Schätzung erzielt worden ist. Die Kaution wird, in so weit sie dem Unternehmer noch nicht zurückerstattet ist, Eigenthum des Staats, und der Zuschlag an einen neuen Unternehmer erfolgt nur gegen Erlegung einer neuen Kaution. Wird durch die oben erwähnte öffentliche Versteigerung kein Resultat erzielt, so wird nach Ablauf von sechs Monaten auf denselben Grundlagen eine zweite versucht, und wenn diese abermals kein Resultat gewährt, so wird der Unternehmer seiner Ansprüche auf die verwendeten Summen verlustig und die Strecken der Eisenbahn, welche bereits ganz oder theilweise ausgeführt oder im Betriebe sind, gehen unmittelbar in das Eigenthum des Staates über.

Art. 39.

Der gewählte Wohnsitz des Unternehmers für alle auf den Vollzug dieser Konzession bezüglichen Rechtsverhältnisse, so wie für den Vollzug aller, zum Zweck des Baues oder Betriebes der Bahn abgeschlossenen Verträge, oder gelegenheitlich des Baues oder Betriebes der Bahn entstandenen Verbindlichkeiten, ist die Stadt Karlsruhe.

Sollte der Unternehmer in Karlsruhe keine Niederlassung haben, oder Niemand daselbst zur Annahme von Vorladungen und anderen Zustellungen ermächtigt haben, so ist jede ihn betreffende Vorladung und Zustellung als rechtsgültig ihm eröffnet zu betrachten, wenn sie bei dem Sekretariat des Ministeriums des Innern niedergelegt ist.

Art. 40.

Streitigkeiten, welche sich wegen der Anwendung oder Auslegung der Artikel der gegenwärtigen Bedingungen zwischen dem Unternehmer und den betreffenden Staats-Verwaltungsbehörden ergeben sollten, werden, mit Ausschluß des Rechtsweges vorbehaltlich des Rekurses an das großherzogliche Staats-Ministerium, von den betreffenden großherzoglichen Ministerien entschieden.

Art. 41.

Wenn der Bau oder der Betrieb der Bahn von einer unbekannten Gesellschaft übernommen werden will, so müssen die Gesellschafts-Statuten vorerst der Staats-Regierung zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden.

In der Sitzung vom 28. August 1846 wurde das Gesetz einstimmig angenommen, mit einem von dem Abgeordneten Bassermann vorgeschlagenen Zusatze zu Art. 1, welcher dahin geht:

> „Die Regierung wird ermächtigt, die Staatskasse, so weit nöthig und bis zu einem Sechstel des Baukapitals, bei dem Unternehmen zu betheiligen, auch auf die Zinsen zu verzichten, bis der Ertrag den übrigen Theilhabern eine Zinsrente von 4 Procent gewährt."

Auf den Antrag des Abgeordneten Rettig wurde weiter beigefügt, daß nach den Bestimmungen des Gesetzes auch die Konzession für eine Zweigbahn, zum Anschluß an die Würtembergischen und Baierischen Bodenseebahnen, bei Friedrichshafen und Lindau ertheilt werden dürfte.

Außerdem wurde noch eine Adresse beschlossen, um der Regierung die Ausführung eines Schienenweges an den Bodensee dringend an das Herz zu legen und sie zu ermächtigen, im vorkommenden Falle sich auch bei der oberen Rheinthalbahn nach Konstanz zu betheiligen. — Die Regierungs-Kommissäre Nebenius und Bekk erklärten sich entschieden und mit Wärme für das Kinzigthal. Sie sprachen die zuversichtliche Erwartung aus, daß dieselbe zur Ausführung kommen werde, und erklärten, daß die Regierung für diese Linie Alles thun werde, was in ihren Kräften stehe. Geheimerrath Nebenius gab sogar seine persönliche Ansicht dahin ab, daß er selbst eine Steuer-Erhöhung nicht scheuen werde, wenn nur unter dieser Bedingung das Unternehmen in das Leben treten könne.

Nachdem die obigen Konzessions-Bedingungen, wie oben gezeigt, die Genehmigung der Stände erhalten hatten, wurde unterm 21. September 1846 nachstehendes Gesetz, die Konzessions-Ertheilung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Offenburg nach Konstanz betreffend, erlassen:

Leopold, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen. Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Art. 1. Der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Offenburg durch das Kinzigthal und über Villingen, Donaueschingen und Radolphzell nach Konstanz soll, unter Vorbehalt des Ankaufsrechtes und des einstigen, unentgeltlichen Anfalles an den Staat, nach folgenden näheren Bestimmungen an eine Privatperson oder an eine Gesellschaft überlassen werden.

Art. 2. Die von den Unternehmern vorzuschlagende Bahnlinie unterliegt der Genehmigung des Staats-Ministeriums.

Art. 3. In Bezug auf die Zwangs-Abtretungen kommen, Statt der im zweiten Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften, die Bestimmungen der Artikel 2 bis 11 einschließlich des Gesetzes vom 29. März 1838 mit dem Zusatze zu Art. 3 in Anwendung, daß der Unternehmer einen Bevollmächtigten zu der dort bezeichneten Kommission zu ernennen hat.

Art. 4. Der Unternehmer ist von aller, die Eisenbahn und sämmtliche Beiwerke, so wie den Eisenbahnbetrieb treffenden Grund-, Häuser- und Gewerbesteuer, desgleichen von den desfallsigen Gemeinde-Umlagen, befreit. Dieselbe Begünstigung genießt der Unternehmer in Bezug auf die Liegenschafts-Akzise für diejenigen Grundstücke und Gebäude, welche für den Bau der Eisenbahn und sämmtlicher Beiwerke erworben werden. Die Gewerbs-Gehülfen des Unternehmers haben dieselbe Steuer zu entrichten, welche von den bei der Staats-Eisenbahn angestellten erhoben wird.

Art. 5. Die übrigen Rechte und Verbindlichkeiten des Unternehmers werden von dem Ministerium des Innern festgesetzt und öffentlich bekannt gemacht.

Art. 6. Auf die Kautionen, welche der Unternehmer in Folge der Konzessions-Bedingungen bei der Amortisations-Kasse zu hinterlegen verpflichtet wird, findet das Gesetz vom 22. Juni 1837 (Regierungsblatt Seite 120 und 121) Anwendung.

Art. 7. Das Ministerium des Innern ist ermächtigt, mit Genehmigung des Großherzoglichen Staats-Ministeriums, den Bau und Betrieb der Bahn unter den vorstehenden Bedingungen im Wege der Submission oder aus freier Hand an eine Privatperson oder an eine Gesellschaft zu überlassen.

Art. 8. Die Regierung ist ermächtigt, die Staatskasse, so weit nöthig und bis zu einem Sechstel des Baukapitals, bei dem Unternehmen zu betheiligen, auch auf die Zinsen zu verzichten, bis der Ertrag der Bahn den übrigen Theilhabern eine Zinsrente von 4 Proz. gewährt.

Art. 9. Die vorstehenden Bestimmungen sind eben so anwendbar auf eine Seitenbahn über Ueberlingen bis zur badischen Grenze, auf der Ostseite des Bodensee's, wenn zum Behufe des Baues einer solchen Bahn eine Aktien-Gesellschaft die Konzession nachsucht.

Gegeben zu Karlsruhe in Unserem Staats-Ministerium, d. 21. Sept. 1846.

Leopold.

Nebenius.

Ungeachtet der gemachten günstigen Bedingungen und Versprechungen steht es bei den jetzigen schlechten Geldverhältnissen, wenn sich diese nicht bald besser gestalten, sehr zu bezweifeln, daß das Unternehmen in der nächsten Zukunft ins Leben treten wird.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die möglichst günstige Zugslinie verfolgt die Richtung: Offenburg, Gengenbach, Haslach, Hausach, Hornberg, St. Georgen, Villingen, Donaueschingen, Geisingen, Immendingen, Engen, Singen, Radolphzell, Petershausen oder Konstanz.

Die Länge der ganzen Bahn beträgt 55147 Ruthen = 22,33 geographische Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Die Anlagekosten der Bahn sind nach einer approximativen Schätzung folgende:

1) der Aufwand für den Bau der Bahn beträgt unter Voraussetzung doppelten Unterbaues und einfacher Spur:

Bahnstrecken.	Länge der Strecke. geogr. M.	Kosten der Strecke. fl.	Kosten der geogr. Meile. fl.
Offenburg-Gengenbach	1,20	440000	366000
Gengenbach-Biberach	1,20	440000	366000
Biberach-Haslach	1,20	440000	366000
Kinzig-Korrektion	—	100000	—
Haslach-Hausach	0,75	315000	416000
Kinzig-Korrektion	—	100000	—
Hausach-Hornberg	1,36	585000	433000
Kinzigbrücken und Korrektion	—	85000	—
Hornberg-Sommerau	2,02	2,700000	1,333000
Tunnel bei Sommerau von 2300′ Länge*)	—	552000	—
Sommerau-St.-Georgen	0,46	187000	416000
St.-Georgen-Villingen	1,80	690000	383000
Villingen-Donaueschingen	1,96	748000	383000
Donaubrücke und Korrektion	—	60000	—
Donaueschingen-Geisingen	1,06	605000	366000
Donaubrücke und Korrektion	—	110000	—
Geisingen-Immendingen	0,90	330000	366000
Donau-Korrektion	—	65000	—
Immendingen-Engen	1,96	813000	416000
Donaubrücke u. Tunnel von 7000′ Länge*)	—	1,710000	—
Engen-Singen	1,80	750000	416000
Singen-Radolphzell	1,50	550000	366000
Radolphzell-Konstanz	2,56	1,275000	500000
Rheinbrücke	—	300000	—
Summe	22,33	13,950000	625000
Hierzu das zweite Geleise mit	—	4,084000	183000
giebt als Gesammt-Aufwand für den Bau der Bahn	—	18,034000	
oder in runder Zahl	—	18,000000	808000

2) Der Aufwand für die Einrichtung der größeren Zwischen-Stationen beträgt:

für die Station	Offenburg	250000	fl.
" " "	Gengenbach	30000	"
" " "	Biberach	20000	"
" " "	Haslach	40000	"
" " "	Hausach	50000	"

*) Für diese Tunnel sind 240 fl. per laufenden Fuß berechnet.

			Kosten d. geogr. M.	
für die Station Hornberg . . .	250000	fl.		
= = = Tryberg . . .	50000	=		
= = = St. Georgen .	40000	=		
= = = Villingen . .	250000	=		
= = = Donaueschingen	80000	=		
= = = Geisingen . .	30000	=		
= = = Immendingen .	30000	=		
= = = Engen . . .	80000	=		
= = = Singen . . .	100000	=		
= = = Radolphzell . .	40000	=		
= = = Konstanz . . .	250000	=		
Zusammen	1,590000	fl.		
oder in runder Zahl	1,600000	=	71600	fl.
3) An Betriebs-Material werden nothwendig werden:				
45 Lokomotive mit Reservestücken, zu 30000 fl. pro Stück, . .	1,350000	fl.		
600 Wagen verschiedener Gattung, zu 2000 fl. per Stück durchschnittlichen Preis . .	1,200000	=		
Reservestücke dazu	60000	=		
In Summa	2,610000	fl.		
In runder Zahl	2,600000	fl.	116000	=

Zusammenstellung.

1) Bau der Bahn mit doppelter Spur	18,000000	fl.	808000	fl.
2) Einrichtung der größeren und Zwischen-Stationen	1,600000	=	71000	=
3) Betriebs-Material	2,600000	=	116000	=
	22,200000	fl.	995000	fl.
oder	12,685714	Thlr.	568571	Thlr. preuß. Kour.

d. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Die Steigungs- und Gefälls-Verhältnisse der Bahn in der sub b. angegebenen Richtung sind folgende:

Länge in Ruthen.	Gradient.	Ortsbezeichnung.
Steigend.		
280	Horizontal.	Station Offenburg.
1800	1 : 500	
578	1 : 384	
102	Horizontal.	= Gengenbach.
160	1 : 285	
760	1 : 714	
1380	1 : 400	
656	1 : 285	
102	Horizontal.	= Biberach.
174	1 : 330	
120	Horizontal.	
2223	1 : 330	
106	Horizontal.	= Haslach.
890	1 : 181	Tunnel 700 Fuß.
430	Horizontal.	
440	1 : 200	
275	Horizontal.	= Hausach.
65	1 : 200	
794	1 : 132	
1088	1 : 83	
1267	1 : 66	
87	Horizontal.	Station Hornberg.
85	1 : 35	
3155	1 : 30	
46	Horizontal.	= Tryberg.
39	1 : 50	
1465	1 : 30	
383	1 : 50	Tunnel 2300 Fuß.
100	Horizontal.	
Fallend.		
916	1 : 70	
90	Horizontal.	Station St. Georgen
850	1 : 125	
660	1 : 166	
2040	1 : 125	
900	1 : 166	
106	Horizontal.	= Villingen.
686	1 : 200	
408	1 : 285	
1310	1 : 500	
1897	1 : 770	
374	Horizontal.	
101	1 : 285	
518	Horizontal.	St. Donaueschingen.
820	1 : 1000	
283	1 : 360	
2489	1 : 830	
295	Horizontal.	Station Geisingen.
110	1 : 250	
1860	1 : 1000	
262	Horizontal.	= Immendingen.
Steigend.		
608	1 : 250	
205	Horizontal.	
170	1 : 100	
273	Horizontal.	
Fallend.		
720	1 : 641	Tunnel 7000 Fuß.
1230	1 : 641	
813	1 : 831	
416	1 : 881	
245	1 : 131	
238	Horizontal.	Station Engen.
1820	1 : 87	
376	1 : 150	
153	Horizontal.	= Mühlhausen.
1540	1 : 235	
336	1 : 500	
1081	Horizontal.	= Singen.
240	1 : 166	
1100	1 : 133	
1118	Horizontal.	
2882	Horizontal.	= Radolphzell.
3558	Horizontal.	= Konstanz.

55147 Ruthen = 22,33 geogr. Meil.

Hierunter sind 5,18 M. horizontal,
= = 7,36 = steigend,
= = 9,79 = fallend.

Zum Schlusse der Darstellung der Badischen Eisenbahnen wäre noch anzuführen, daß im Laufe des Jahres 1845, zu ähnlichen Zwecken, als die vorstehende Bahn hat (Verbindung des südwestlichen Schwabens, der nordwestlichen Schweiz, und durch letztere der Alpenstraßen nach Italien, mit der großen Rheinbahn) zwei Projekte hervorgetreten sind:

1) Das am weitesten gediehene und wichtigste ist der Antrag eines Züricher Komité's (von Escher-Heß geleitet), eine Eisenbahn von der südlichen Mündung der Badischen Bahn bei Basel auf der rechten Rheinseite, also auf badischem Gebiete, bis Waldshut und von da, mit Ueberschreitung des Rheins bei Koblenz, auf Aargauer und Zü-

richer Gebiet, über Baden der Aar folgend, bis nach Zürich zu führen. Es wird dabei in Aussicht gestellt, daß über den Züricher und Wallenstädter See leicht das obere Rheinthal erreicht und die Eisenbahn in gedachtem Thale bis an die Gebirgspässe des Splügen fortgesetzt werden könne. Für dieses Projekt sind die Mittel bereits vorhanden.

2) Eine in der Hauptsache ähnliche Richtung hat das Projekt des Konstanzer Handelsstandes. Die von ihm beantragte Bahn würde bei Waldshut von der obigen abgehen und, dem Laufe des Rheins folgend, das Badische und Schaffhauser Gebiet bis Konstanz durchschneiden, von wo aus die Verbindung mit dem oberen Rheinthale bereits durch die Dampfschifffahrt auf dem Bodensee vermittelt ist. Zur Prüfung dieses Bahnzuges und zu annähernden Kosten-Ueberschlage sind Badische Ingenieure beauftragt. Dieser Zug wäre etwas länger als der erste, hätte aber mit weniger Terrain- und Transport-Schwierigkeiten zu kämpfen. Beide Züge lassen sich wohl vereinigen. Der letztere würde unendlich an Bedeutung gewonnen haben, wenn der früher in öffentlichen Blättern angekündigte kühne Plan genehmigt und vollzogen wäre, Triest durch eine Eisenbahn mit Bregenz in Verbindung zu bringen.

V.

Eisenbahnen im Königreich und in den Herzogthümern Sachsen.

V.

Eisenbahnen im Königreich und in den Herzogthümern Sachsen.

Da in Bezug auf die Abtheilung

A. Im Allgemeinen

nichts anzuführen ist, so gehen wir gleich zu

B. Einzelne Sächsische Eisenbahnen

über.

1. Leipzig=Dresdener Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

(Seite 1469.)

Hinsichtlich des von der Leipzig=Dresdener Eisenbahn=Gesellschaft auszuführenden Theils der unter dem 2. September 1846 von der Preußischen Regierung genehmigten Jüterbogk=Riesaer Eisenbahn wäre hier Folgendes zu bemerken. Es besteht darüber, daß der Anschluß der neuen Bahn an die Leipzig=Dresdener Eisenbahn oberhalb Riesa erfolgen werde, vollkommenes Einverständniß beider Regierungen, und nur der eigentliche Uebergangspunkt an der Grenze hängt noch von technischen Erörterungen über die Richtung der Bahn auf preußischem Gebiete ab. Die Expropriation auf dieser kurzen Strecke ist durch die Gesetze vom 3. Juli 1835 und vom 10. August 1837 bereits von der Regierung und den Sächsischen Ständen genehmigt, auch wegen des Baues derselben der Leipzig=Dresdener Kompagnie im Jahre 1836 vorläufige Zusicherung, Konzession aber bis jetzt noch nicht ertheilt.

c. Anlage= und Einrichtungskosten.

(Seite 1473.)

Die Haupt=Uebersicht der Einnahme und Ausgabe vom 14. Mai 1835 bis 31. Dezember 1845 stellte sich wie folgt:

Einnahme.		Thlr.	Ngr.	pf.
Aktienkapital		4,500000	—	—
Kassenscheine		500000	—	—
Anleihe vom 1. Dezember 1839	1,000000 Thlr.			
Ab die zurückgezahlten	31500 =			
		968500	—	—
Anleihe vom 1. Juni 1841	500000 Thlr.			
Ab die zurückgezahlten	15750 =			
		484250	—	—
Tilgungsfonds der Anleihen		47328	22	5
Reservefonds, einschließlich der Zinsen		36061	18	9
Unterstützungskasse		14281	21	8
Diesjähriger Ueberschuß der Betriebsrechnung		62960	24	—
Zusammen		6,613382	27	2

Ausgabe.		Thlr.	Ngr.	pf.
Bahnbau. Leipzig-Dresdener Bahn		4,966551	21	4
Magdeburger Zweigbahn		427470	12	3
Gebäude auf den Bahnhöfen und der Bahn, einschließlich Vorheizungs-Apparate, Cisternen, Telegraphen rc.		294686	20	7
Transportmittel. Wagen	312464 Thlr. 25 Ngr. 3 pf.			
Lokomotive u. Tender	264283 = 10 = 3 =			
		576748	5	6
Wagenbau-Anstalt. Inventarium und Einrichtungen		16559	15	5
Maschinenhaus. Desgl.		23981	1	3
Coaksbrennerei. Desgl.		18476	18	4
Inventarium auf den Bahnhöfen und der Bahn		35147	20	2
Bestände der Wagenbau-Anstalt	130016 Thlr. 23 Ngr. 1 pf.			
= des Maschinenhauses	46696 = 7 = 5 =			
= der Coaksbrennerei	4273 = 11 = — =			
= Baumaterialien	36367 = 28 = 4 =			
= Bekleidungs-Gegenstände	1260 = 15 = 5 =			
		218614	25	5
Laufende Rechnungen		12205	12	2
Kassenbestand baar und in Effekten		22940	24	1
Zusammen		6,613382	27	2

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Maschinen.

(Seite 1556.)

Die Mitglieder der Direktion und des Ausschusses, so wie die Namen der angestellten Oberbeamten sind:

A. Direktorium.

a. Direktoren.

Gustav Harkort, Ritter rc., Vorsitzender.
Wilh. Einert, Advokat, Stellvertreter des Vorsitzenden.
Dr. O. L. Erdmann, Professor, Direktor.

C. Hirzel-Lampe, Konsul, Direktor.
G. L. Preußer, =

b. Stellvertreter.

Dr. Wilh. Crusius, Ritter 2c.
A. Dufour-Feronce, General-Konsul.
Fr. Fleischer, Stadtrath.
G. Halberstadt, Handlungs-Deputirter.
C. Lampe.
Friedrich Busse, Bevollmächtigter.

B. Ausschuß.

Aug. Olearius, Vorsitzender.
Dr. Rob. Vollsack, Stadtrath, dessen Stellvertreter.
Edmund Becker.
P. M. Beckmann, Handlungs-Deputirter.
Prof. Dr. Braune.
Friedr. Brockhaus.
Clauß, General-Konsul, Ritter 2c.
Prof. Dindorf.
Eisenstuck, Ritter 2c., Ober-Steuer-Prokurator, in Dresden.
Ludw. Gelbke.
Geutebrück, Bau-Direktor.
Dr. Groß, Komthur 2c. Ritter 2c., Geh. Justizrath, Bürgermeister.
Dr. Günther, Komthur 2c. Ritter 2c., Ordinarius Domherr.
Dr. Herrm. Härtel.
Dr. Hübler, Bürgermeister in Dresden.
Otto Koch, Advokat.
v. Löben, Hauptmann, Ober-Steuer-Inspektor in Görlitz.
Lorenz, Kramermeister.
L. Meisel, Stadtrath in Dresden.
R. J. Salomon.
Dr. Schmidel.
H. W. Schmidt, Ritter 2c., Kramermeister.
J. A. Schönkopff.
Adolph Seeger.
Simon, Major, in Dresden.
Stavenhagen, Stadtrath, in Dresden.
Stengel, Ritter 2c., Polizei-Direktor.
Mor. Weickert.
Otto Wigand.
Wünning, Handlungs-Deputirter.

C. Betriebs-Beamte.

Station Leipzig:

Nagel, Maschinenmeister.
Kroß, Ingenieur.
Kunde, Oberaufseher.

Salomon, Einnehmer für ankommende Güter.
Grübel, Einnehmer für abgehende Güter.
Schumann, Billeteur.

Station Wurzen:
Reiter, Oberaufseher, Billeteur und Güter-Expedient.

Station Luppa-Dahlen:
Schubert, Oberaufseher, Billeteur und Güter-Expedient.

Station Oschatz:
Krah, Oberaufseher, Billeteur und Güter-Expedient.

Station Riesa:
Schneider, Ingenieur.
Dachsel, Oberaufseher.
Sergel, Billeteur und Güter-Expedient.

Station Pristewitz:
Götze, Oberaufseher, Billeteur und Güter-Expedient.

Station Niederau:
Heise, Oberaufseher, Billeteur und Güter-Expedient.

Station Dresden:
Buchler, Geschäftsführer.
Pöge, Ingenieur.
Heise, Oberaufseher.
Röser, Einnehmer für ankommende Güter.
Weißenborn, Einnehmer für abgehende Güter.
Mißbach, Billeteur.
Geßler, Kontroleur, in Leipzig.

Der Bestand der Transportmittel hat sich während des Jahres 1845, wie folgt, verändert.

Zu den Seite 1483 speciell aufgeführten 23 Lokomotiven trat eine Lokomotive „Dresden" von R. u. W. Hawthorn in Newcastle hinzu. Dieselbe hat sich in jeder Beziehung als gut bewährt, so daß man sich veranlaßt gefunden hat, noch zwei dergleichen Maschinen zu bestellen, welche im Laufe des Jahres 1846 geliefert werden sollen. Zwei weitere Stück für das Jahr 1847 sind vorläufig bei Borsig in Berlin kontrahirt. Drei von den nach den ältesten Prinzipien konstruirten Maschinen „Komet, Faust und Saxonia", werden wegen verhältnißmäßig zu bedeutendem Konsum an Brennmaterial als Reservemaschinen verwendet.

Die 12 Tender mit 6 Rädern wurden um 2 vermehrt, so daß jetzt 14 vorhanden sind.

Der Stand der Seite 1483 und 1484 angegebenen Wagenburg hat sich während der Jahre 1844 und 1845, wie folgt, verändert:

C. Personenwagen.

Anzahl	Art		Sitze
1	Postwagen 1. Kl.		mit 6 Sitzen.
1	= 1. u. 3. Kl.		= 22 =
11	Wagen 1. Kl.		= 198 =
17	= 2. = zu 18 Personen,	}	= 370 =
2	= 2. = = 32 =	}	
53	= 3. = bedeckt zu 36 Personen		= 1908 =
85	Personenwagen		mit 2504 Sitzen.

D. Packwagen.

Anzahl	Art	Räder
12	Wagen bedeckt	auf 8 Rädern,
2	= offen	= 8 =
26	= offen	= 6 =
101	= offen	= 4 =
24	= bedeckt	= 4 =
9	= zu Kutschen	= 4 =
4	= zu Pferden	= 4 =

178 Wagen mit einer Tragfähigkeit von etwa 18000 Ztr.

Die Leistungen der Seite 1484 erwähnten Wagenbau-Anstalt bestanden im Jahre 1844 außer den sehr umfänglichen Reparaturen, Veränderungen und Verbesserungen der Gesellschaft in nachfolgenden Neubauten:

1. Für eigene Rechnung wurden die im Jahre 1843 angefangenen 8 bedeckten großen Packwagen und ein dergleichen unbedeckter, ein neuer Kutschenwagen und zwei neue Tender vollendet.

2. Für fremde Rechnung wurden 65 Personenwagen und 67 Packwagen gefertigt und an die Magdeburg-Leipziger, die Magdeburg-Halberstädter, die Altona-Kieler, die Berlin-Stettiner, die Niederschlesisch-Märkische, die Sächsisch-Baierische Bahn abgeliefert. In Arbeit sind noch 16 Personenwagen und 51 Packwagen für die Sächsisch-Baierische, die Sächsisch-Schlesische und die Königl. Hannoversche Bahn.

Im Jahre 1845 wurden außer den gleichfalls sehr umfänglichen Arbeiten an Reparaturen, Veränderungen und Verbesserungen der eigenen Wagen, so wie einiger Neubauten für den eigenen Bedarf, 67 verschiedene Personen- und Packwagen für fremde Rechnung vollendet und abgeliefert. In Folge des vorgerückten Baues einiger benachbarten neuen Eisenbahnen sind neuerdings beträchtliche Bestellungen, bis jetzt auf 161 verschiedene Wagen für die Chemnitz-Riesaer, die Berlin-Hamburger, die Sächsisch-Baierische und die Löbau-Zittauer Eisenbahn eingegangen und in Arbeit genommen, so daß die Werkstätten wieder lebhaft beschäftigt sind.

Es steht zu erwarten, daß für die nächstfolgenden Jahre durch die großen Bedürfnisse der jetzt nach allen Richtungen in Angriff genommenen Bahnen der Wagenbau-Anstalt noch bedeutende Aufträge zufließen werden, da es bekannt ist, daß solche, mit Hülfe erprobter Arbeiter, der neuen, zweckmäßig eingerichteten Werkstätte und der großen Vorräthe von auserlesenem Baumaterial, gut, schnell und in großer Ausdehnung erfüllt werden können.

Die ebengedachte neue Werkstätte, ein zweistöckiges Gebäude von 236 Fuß Länge und 48 Fuß Tiefe, ist nach Bestimmung des Gesellschaftsausschusses aus den Erträgnissen der Anstalt erbaut worden. Die Erbauung selbst war Sache der Nothwendigkeit, da die vorhandenen Räume längst schon nicht mehr ausreichend waren und die fernere Benutzung der nothdürftig errichteten Interimsschuppen von den Behörden untersagt wurde.

Der Kapitalbestand der Seite 1486 erwähnten Unterstützungskasse stieg im Laufe des Jahres 1844, obwohl 908 Thlr. 17 Ngr. 5 pf. an Pensionen und Unterstützungen ausgezahlt wurden, von 10271 Thlr. 24 Ngr. 1 pf. auf 12118 Thlr. 15 Ngr. 9 pf.

Am 31. Dezember 1845 betrug derselbe, nach Abzug der im Laufe des Jahres 1845 gezahlten Pensionen und Unterstützungen im Betrage von 706 Thlr. 29 Ngr. 1 pf., 14281 Thlr. 21 Ngr. 8 pf.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 1486.)

Die Gesammt-Einnahmen in den Jahren 1844 und 1845 waren:

				1844.						1845.					
				Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
Uebertrag vom vorhergehenden Jahre							2023	29	2				6806	22	—
Personenfahrt							354001	23	5				362291	6	5
Gütertransport, Brutto-Einnahme				226141	29	4				242034	22	1			
Davon ab:	Thlr.	Ngr.	pf.												
Zentnergeld	15718	15	2							17049	1	7			
Fuhrlohn für Holen und Bringen der Güter	7599	27	6							8013	2	4			
Feuerversicherung	576	16	5							626	27	—			
Ersatz für Beschädigungen, Rückzahlungen rc.	411	15	5							1076	9	5			
				24306	14	8				26765	10	6			
							201835	14	6				215269	11	5
Einnahme von der Magdeburger Bahnstrecke							33189	23	9				32402	17	8
Pacht-Ertrag				6416	19	8				7032	27	9			
Ab für Kosten und neue Anlagen				1394	11	9				1388	3	7			
							5022	7	9				5644	24	2
Gewinn auf verschiedene Konto's							17250	15	7				7664	2	9
Zusammen							613323	24	8				630078	24	9

Die Betriebseinnahmen (ohne Abzug der Kosten beim Gütertransport) vertheilten sich nach den monatlichen Bekanntmachungen auf die einzelnen Monate der Jahre 1844, 1845 und 1846, wie folgt:

Monat.	1844. Thlr.	Ngr.	pf.	1845. Thlr.	Ngr.	pf.	1846. Thlr.	Ngr.	pf.
Januar	27722	8	—	27196	8	5	33235	2	5
Februar	24530	4	5	21368	16	5	27785	29	5
März	29544	10	5	30674	23	—	36600	24	—
April	57791	9	—	58224	7	—	58509	5	—
Mai	58709	2	—	48921	12	5	65966	8	—
Juni	47373	26	5	49148	4	5	58771	17	5
Juli	52190	18	5	61992	3	5	59933	3	5
August	57599	27	—	62906	—	5	61930	17	5
September	60049	15	—	67937	17	–			
Oktober	57949	25	—	60458	2	5			
November	30908	21	5	36929	26	5			
Dezember	33563	13	—	38263	21	5			
Zusammen	537933	—	5	564020	23	5			
Mehr nach dem Jahresberichte	75400	16	3	72707	22	9			
Zusammen	613333	16	8	636728	16	4			
Hiervon kamen: Auf die Leipzig-Dresdener Strecke	580143	22	9	604325	28	6			
Auf die Leipzig-Magdeburger	33189	23	9	32402	17	8			
Zusammen	613333	16	8	636728	16	4			

Die Betriebsausgaben in den Jahren 1844 und 1845 waren:

	1844.						1845.					
	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
A. Hauptverwaltung.												
Honorare, Gehalte und Löhne	12846	7	—				12307	2	8			
Bureaubedarf	630	6	2				605	17	9			
Gerichtskosten und Advokatengebühren	296	21	6				386	29	9			
Druckkosten und Papier	1472	29	5				1282	2	8			
Insertionskosten	303	20	5				445	17	7			
Reisespesen	167	17	5				132	20	6			
Porto und Stempel	331	23	—				238	17	4			
Kourtage	8	28	—				16	—	—			
				16058	3	3				15414	19	1
B. Bahnunterhaltung:												
Gehalte der Ingenieure und Bahnwärter	22619	8	1				22459	29	—			
Fahrgeleise	21110	5	5				27303	7	4			
Gebäude auf den Bahnhöfen und der Bahn, Schuppen, Schilderhäuser, Wachthütten, Barrieren, Vorheizungen und Cisternen, Brunnen, Wasserleitungen und Wasserkrahne, Einfriedigungen und Thore, Gasbeleuchtungs=Apparate, Telegraphen, Entwässerung der Bahnhöfe, Feuerversicherung	11042	14	—				13949	21	4			
Utensilien=Unterhaltung	1361	5	1				1878	1	2			
Kunstarbeiten	557	24	8				16559	25	2			
Böschungen und Gräben	519	7	8				2274	14	5			
Bahnhofswege, Appareillen, Trottoirs	883	12	9				1630	22	3			
Drehscheiben und Weichen	1354	18	8				3666	26	8			
Grundabgaben	871	9	6				845	29	5			
Wege, Brücken, Gräben ꝛc. außerhalb der Bahn	121	17	6				173	24	—			
Schneeauswerfen — im Frühjahr	428	9	2				4894	28	6			
Entschädigung an Adjacenten	52	7	—				218	6	—			
Heizung der Wachthütten	219	20	8				226	15	5			
				61141	11	2				96082	11	4

	1844.						1845.					
	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
C. Betriebskosten:												
Gehalte und Löhne	38248	1	5				40510	8	6			
Utensilien-Unterhaltung	2324	24	8				5168	9	4			
Beleuchtung	1690	3	1				1588	—	—			
Meilengelder	1554	5	3				1623	5	—			
Heizung	762	15	—				993	5	6			
Feuerversicherung der Wagen	470	6	—				468	9	—			
Kleine Ausgaben auf den Bahnhöfen	594	15	8				580	27	8			
Expeditionsbedarf	407	10	5				454	22	1			
Entschädigung an Adjacenten	60	7	—				10	—	—			
Schaffnergebühren für entdeckte Defraudationen	11	20	—				—	—	—			
				46123	19	—				51396	27	5
D. Zugkraft:												
Gehalte und Löhne	11111	12	2				10628	27	4			
Meilengelder	2060	17	5				2260	4	2			
Oel, Putzmaterial, Putzerlöhne, Wagenschmiere, Unterhaltung der Lokomotive und Wagen auf den Zwischenstationen	8028	17	4				8286	5	8			
Cisternenheizung und Wasserpumpen	2714	28	6				2545	24	7			
Feuerversicherung der Lokomotive	251	6	—				248	18	—			
	24166	21	7				23969	20	1			
Lokomotiv-Reparatur	28066	13	—				28811	5	7			
Lokomotiv-Heizung	63573	10	6				58017	19	5			
				115806	15	3				110798	15	3
E. Wagenreparatur und Veränderungen				18239	10	8				27769	20	5
F. Bekleidungskosten				3215	11	1				3136	5	5
G. Kurkosten				734	29	3				876	16	9
H. Gewerbesteuer nach Abzug des Magdeburger Beitrags				957	10	6				501	14	3
I. Fähr- und Brückengeld in Dresden				—	—	—				804	28	9
K. Für neue Tender verwendet				2064	18	—				—	—	—
L. " neue Wagen "				5413	4	—				8298	11	5

	1844.						1845.					
	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
M. Für eine Lokomotive				11240	14	—				—	—	—
N. = die neue Wagenbau-Anstalt				9300	—	—				—	—	—
O. = Vervollständigung von Reparaturwerkzeugen				1209	13	8				—	—	—
P. = Inventarium auf den Bahnhöfen und der Bahn				1406	28	4				—	—	—
Q. = Neudruck der Kassenscheine 1ste Rate				—	—	—				2038	10	—
Summe der Ausgaben				292911	8	8				317118	—	9
Die Einnahmen betrugen dagegen				613323	24	8				630078	24	9
Mithin Ueberschuß				320412	16	—				312960	24	—
Hiervon wurden bezahlt:												
Zwölf Monate Aktienzinsen	180000	—	—				180000	—	—			
= = Anleihezinsen und Amortisation	60000	—	—				60000	—	—			
= = Postentschädigung	15000	—	—				15000	—	—			
				255000	—	—				255000	—	—
Bleibt				65412	16	—				57960	24	—
Hiervon kommen jedoch noch in Abrechnung:												
Zum Reservefonds 20 Prozent oder	13082	15	—				11592	5	—			
Antheil des Bevollmächtigten, 1 Prozent von dem Rein-Ertrage nach Abzug des zum Reservefonds gelegten	523	9	—				463	20	—			
				13605	24	—				12055	25	—
Ueberschuß				51806	22	—				45904	29	—
Es wurde hiervon 1 Prozent Dividende an die 45000 Stück Stamm-Aktien, im Betrage von				45000	—	—				45000	—	—
gezahlt und der Rest mit				6806	22	—				904	29	—
auf die nächste Jahresrechnung übertragen.												

Gehen wir nun auf die einzelnen Ausgaben näher ein, so finden wir, daß die Bahnunterhaltung im Jahre 1844 61141 Thlr. 11 Ngr. 8 pf. oder pro Meile 3944 Thlr., im Jahre 1845 aber 96082 Thlr. 11 Ngr. 4 pf. oder pro Bahnmeile 6199 Thlr. betragen hat.

Diese bedeutende Zunahme findet hauptsächlich ihren Grund in den sehr umfangreichen und gründlichen Reparaturen und andern Arbeiten, welche im Laufe des Jahres 1845 erforderlich waren. Diese außergewöhnlichen Arbeiten bestanden hauptsächlich in folgenden: Der Viadukt bei Röderau wurde mit einem Kostenaufwande von etwa 4300 Thlr. von der Erdlage entlastet, im Balkenwerke reparirt, mit neuen Schwellen belegt, die von der Frühjahrs-Ueberschwemmung ausgewaschenen Durchzüge zum Theil abgepflastert 2c. Die Elbbrücke wurde für etwa 3300 Thlr. ebenfalls von der Erdbeschüttung entlastet, mit neuer Fahrbahn belegt und die durch den Eisgang entstandenen Beschädigungen ausgebessert. Der Zschöllau-Viadukt erhielt für etwa 3600 Thlr. sehr umfangreiche Reparaturen im Balkenwerk und wurde von der Erdschicht entlastet, mit neuer Fahrbahn belegt u. s. w. Die massive Brücke bei Kornhain zeigte eine bedenkliche Ausbauchung und mußte mit einem Aufwande von etwa 4000 Thlr. durch zwei massive Strebepfeiler gesichert und stark verankert werden. Ferner wurden 27676 Stück Schwellen ausgewechselt; auch die Schneefälle verursachten eine Ausgabe von fast 5000 Thlr.

Die gewöhnlichen Ausgaben dieses Konto's sind nicht höher gewesen als in früheren Jahren, und begreifen Alles in sich, was außer dem oben schon Angeführten für die Unterhaltung der Bahn erforderlich war, als: Reparatur an Gebäuden, Ergänzung von Schwellen, Schienen, Platten, Nägeln, Erhaltung der Böschungen, Besoldung der Ingenieure, Oberbahnwärter, Bahnwärter und Tagelöhner, Abgang, Ergänzung und Unterhaltung der Utensilien, Grundabgaben, Entschädigungen an Adjacenten und andere dahin gehörige Ausgaben.

Durch die möglichsten Verbesserungen an den Maschinen, namentlich aber durch die Einführung der Prämie auf Ersparniß an Brennmaterial, hat sich das Konto der Lokomotivheizung auffallend besser gegen die früheren Jahre gestellt. Es wurden im Jahre 1844 9,363725 Pfd. Coaks (oder 124850 Scheffel à 75 Pfd.) verbraucht, welche, durchgängig aus sächsischen Kohlen bereitet, 59128 Thlr. 5 Ngr. 7 pf. gekostet haben. Der Scheffel (oder 75 Pfd.) kostet demnach 13 Ngr. 9 pf. und der Verbrauch war 2,17 Schffl. pro Meile. Dazu kommen noch 4445 Thlr. 4 Ngr. 9 pf. für Holz, Coaksprämien u. s. w., so daß die ganze Summe für Lokomotivheizung 63573 Thlr. 10 Ngr. 6 pf. auf 57301¾ zurückgelegte Lokomotivmeilen beträgt, welche im Jahre 1843 die Summe von 87866 Thlr. 23 Ngr. 3 pf. für 58471 Meilen erforderte.

Im Jahre 1845 wurden 8,906615 Pfd. Coaks durchgängig aus sächsischen Kohlen verbraucht, deren Anschaffungskosten 53843 Thlr. 11 Ngr. 3 pf. betrugen. Dazu kamen 4174 Thlr. 8 Ngr. 2 pf. für Holz, Coaksprämie u. s. w., so daß die ganze Summe für Lokomotivheizung sich auf 58017 Thlr. 19 Ngr. 5 pf. belief, wofür 58334 Lokomotivmeilen zurückgelegt wur-

den. Es wurden demnach im Jahre 1845: 5556 Thlr. weniger gebraucht und doch 1032 Meilen mehr zurückgelegt.

Andere mittelbare Ersparnisse wurden gegen frühere Jahre dadurch erlangt, daß in Folge der Coaksprämie weit weniger Abfall entstanden ist. Den Lokomotivführern wurde nämlich der Coaks nach Gewicht zugetheilt und diese suchten sorgsam jeden Abgang zu verhüten, weil dies einen wesentlichen Einfluß auf die Prämie ausübte. Eine anderweite, nicht unbedeutende Ersparniß wurde dadurch erlangt, daß die Meilengelder nicht mehr wie früher nach Lokomotivmeilen, sondern seit dem Monat Februar 1844 nach Wagenmeilen bezahlt werden. Diese Bestimmung hat den Erfolg gehabt, daß weniger Extrazüge für die Frachten erforderlich waren, so daß im Jahre 1844 1170 Lokomotivmeilen weniger als im Jahre 1843 gemacht worden sind.

Im Jahre 1845 wurden zwar 1032 Lokomotivmeilen, aber auch 60000 Wagenmeilen mehr zurückgelegt als im Jahre vorher.

Die nachstehende Tabelle giebt einen speziellen Nachweis über die Leistungen der Maschinen, so wie über die Reparaturkosten derselben im Laufe der Jahre 1844 und 1845:

No.	Name der Lokomotive.	1844.				1845.			
		Zurückgelegte geogr. Meilen.	Reparaturkosten. Thlr.	Ngr.	pf.	Zurückgelegte geogr. Meilen.	Reparaturkosten. Thlr.	Ngr.	pf.
1	Stephenson	2538½	1532	5	4	3097	445	12	1
2	Sturm	3395¼	798	27	5	3635½	2771	29	2
3	Greif	2109½	2253	3	1	3591	464	5	3
4	Elephant	3909	868	21	4	1588½	3208	7	4
5	Altenburg	3612	1141	7	4	3448	3148	8	7
6	Nordlicht	4137	1047	13	9	4397¾	3161	29	7
7	Simson	3767	708	28	2	3381¼	2352	26	3
8	Magdeburg	3663	948	25	6	3668¼	2368	2	6
9	Kirtley	2315½	3611	7	6	3943¾	672	2	7
10	Blitz	1482¾	349	28	7	909½	166	28	8
11	Ed. Bury	2546	992	9	9	943½	259	1	9
12	Drachen	1784¼	1267	14	—	1279¾	229	16	3
13	Pfeil	2069¼	1029	18	4	1220¼	179	26	1
14	Adler	1442	1149	5	7	951	387	12	7
15	Faust	354¾	138	14	3	Vacat	—	—	—
16	Saxonia	—	—	—	—	=	—	—	—
17	Windsbraut	873	2082	1	5	1610	122	4	2
18	Salamander	3329¾	899	28	5	4027¾	473	20	—
19	Rothwell	4503¾	533	25	2	3891½	1450	6	9
20	Renner	1683½	1877	16	4	1942	907	24	3
21	Komet	850¼	63	12	5	Vacat	—	—	—
22	Pegasus	2739	972	14	5	2667¾	778	23	4
23	Brüssel	3940¼	1118	23	—	3731½	498	18	9
24	Dresden	256½	118	2	5	4409	401	—	4
	Hawthornsche Probemaschine	165	—	—	—	—	—	—	—
	Tender	—	2562	17	8	—	4362	27	8
	Summe	57466¾	28066	13	—	58334	28811	5	7

Es betrugen also im Ganzen die Reparaturkosten im Jahre 1844: 28066 Thlr. 13 Ngr. oder 14 Ngr. 6,76 pf. pro Meile, und im Jahre 1845: 28811 Thlr. 5 Ngr. 7 pf. oder 14 Ngr. 8,1 pf. pro Meile.

Außer den gewöhnlichen, durch den Betrieb bedingten Reparaturen und Ergänzungen ist damit fortgefahren worden, alle die Verbesserungen anzubringen, welche zur Ersparung von Brennmaterial beitragen konnten. Ein nicht unbedeutender Theil jener Reparaturkosten ist durch den Verlust von Krummachsen und andern Lokomotivachsen, so wie durch die Ergänzung von Feuerbüchsen mit Röhren entstanden.

Die Zugkraft erforderte im Jahre 1844 eine Summe von 115806 Thlr. 15 Ngr. 3 pf. Die Maschinen legten im Ganzen 57301¾ Meilen zurück, wovon 26243 Meilen auf die Personenzüge und 31058¾ auf die Packzüge kommen. Es stellt sich demnach die Ausgabe für Zugkraft für jede zurückgelegte Meile auf 2 Thlr. 6 pf., also um 12 Ngr. 3 pf. geringer als im Jahre 1843, was hauptsächlich in der schon gedachten Ersparniß an Brennmaterial begründet ist.

Im Jahre 1845 bestand die für den obigen Gegenstand aufgelaufene Summe aus 110798 Thlr. 15 Ngr. 3 pf. (etwa 5000 Thlr. weniger als im Jahre 1844). Da die Maschinen 58334 Meilen zurücklegten, 27737¾ kamen hiervon auf die Personen- und 30596¼ auf die Packzüge, so berechnete sich die Ausgabe der Zugkraft für jede zurückgelegte Meile auf 1 Thlr. 26 Ngr. 8 pf., also um 3 Ngr. 8 pf. geringer als im Jahre 1844. Es wurden nur 1032 Lokomotivmeilen, jedoch über 60000 Wagenmeilen mehr zurückgelegt als im Jahre 1844. Dieses hatte darin seinen Grund, daß die schwächeren Maschinen weniger benutzt wurden, andern Theils aber darin, daß die Wagen durch die neu eingeführte Schmiermethode einen weit leichteren Gang erhalten haben. Letzteres dürfte sich im Jahre 1846 noch günstiger stellen, da die Mehrzahl der Wagen erst in der zweiten Hälfte des Jahres diese Vorrichtung erhalten haben, die überdies auch noch verbessert werden wird. Der Unterschied der Wagenmeilen in Vergleich zu den Lokomotivmeilen gegen das Jahr 1844 ist im Allgemeinen schon wie 11 gegen 10 oder 10 Proz. Gewinn an Zugkraft. Noch günstiger stellt sich dieses Ergebniß für den Gütertransport allein genommen, welcher davon hauptsächlich berührt wird, indem über eine Million Ztr. Güter mehr, meist schwere rohe Produkte, eine Meile weit bewegt worden ist, während die Zahl der Lokomotivmeilen für den Gütertransport 562 Meilen weniger erforderte als im vorhergehenden Jahre. Auf letzteres Resultat hatte auch der stattgefundene Umbau einer Anzahl vierrädriger Lastwagen in sechsrädrige einen merklichen Einfluß, welcher um so größer werden muß, je weiter dieser nach und nach erfolgende Umbau vorschreiten wird, da auf den sechsrädrigen Wagen mehr als die doppelte Ladung eines vierrädrigen gebracht wird und dabei dennoch weit größere Sicherheit gegen Achsenbrüche vorhanden ist.

Die Wagenreparatur bestand aus folgenden Posten:

a. Für gewöhnliche Reparaturen an Kasten und Gestellen, Umbau von defekt gewordenen Packwagen, außergewöhnliche Veränderungen an den Personenwagen, neue Polsterungen, Lackiren u. s. w.:

	1844.			1845.		
	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
a.	11363	14	5	17921	2	5
b. Für Ergänzung und Unterhaltung der Räder und Achsen .	6875	26	—	9848	18	—
Zusammen	18239	10	5	27769	20	5

Im Jahre 1844 war hauptsächlich deshalb eine größere Summe als im Jahre vorher erforderlich, weil eine ansehnliche Anzahl Wagen neu dekorirt, lackirt und umgebaut werden mußten. Es wurden 4 Wagen 1. Klasse neu ausgeschlagen und lackirt; in 16 Wagen 2. Klasse wurden die Koupé's durch Wände geschlossen und ausgeschlagen, die Sitze verändert und neu gepolstert, Seitenfenster eingesetzt, neue Täfelungen eingezogen und alle neu lackirt; 26 Wagen 3. Klasse wurden lackirt, zum Theil neu getäfelt, die Seitenwände geschlossen, die Dachungen erneuert u. s. w. Ferner wurden mehrere beschädigte und sonst defekt gewordene Packwagen mit Benutzung des noch brauchbaren Materials ganz neu und zweckmäßiger hergestellt, womit auch ferner fortgefahren wird.

Es wurden außerdem 112 Achsen und 128 Radreifen (Tyres) ergänzt und 328 Räder abgedreht.

Achsenbrüche ereigneten sich 17, alle an Packwagen, wobei Niemand beschädigt wurde.

Die Wagen legten 604217 Meilen zurück, von diesen kamen 251607 Meilen auf die Personenwagen und 352610 Meilen auf die Packwagen.

Im Jahre 1845 erreichte dieses Konto eine außerordentliche Höhe von 27769 Thlr. 20 Ngr. 5 pf. Es wurden außer den gewöhnlichen Reparaturen unter andern 14 vierrädrige defekt gewordene Packwagen durchaus zu sechsrädrigen umgebaut und mit Rädern ergänzt, 6 Wagen 1. Kl. wurden ganz neu gepolstert, lackirt und zum Theil mit Eisen getäfelt; die im vorhergehenden Jahre begonnenen Umbaue, neue Polsterung und sonstige Verbesserungen an den Wagen 2. Klasse wurden vollendet, 23 Wagen 3. Kl. mit Bedachung und Seitenverschluß versehen u. s. w.; auch erhielt der größte Theil der Wagen neue Schmierapparate.

Außerdem wurden 111 Achsen ergänzt, 159 Radreifen (Tyres) aufgezogen und 516 Räder abgedreht.

Es brachen während des Jahres 2 Räder, es zersprangen 20 Radreifen und erfolgten 13 Achsenbrüche, die zwar theilweise nicht unbedeutende Beschädigungen an den Wagen verursachten, wobei aber Niemand verletzt wurde.

Die Wagen legten 665721 Meilen (61504 Meilen mehr als im vorhergehenden Jahre) zurück; hiervon trafen 279146 Meilen auf die Personen- und 386575 auf die Packwagen.

Die Unterhaltung der Wagen, incl. der gedachten außergewöhnlichen Reparaturen ad a betrug:

	1844.	1845.
	6,54 pf.	8,12 pf.
Die Ergänzung und Unterhaltung der Räder und Achsen ad b	3,33 =	4,46 =
Zusammen	9,87 pf.	12,58 pf.

pro Wagen und Meile.

k. Verzinsung, Dividende.
(Seite 1515.)

Für das Jahr 1844 wurden, außer der Verzinsung von 4 Prozent, nach Abzug des zum Reservefonds gelegten Betrages aus dem verbliebenen Ueberschuß von . . . . 51806 Thlr. 22 Ngr.
1 Prozent Dividende an die 45000 Stamm-Aktien gezahlt mit . . . . 45000 = — =
und der Rest von . . . . 6806 Thlr. 22 Ngr.
der laufenden Rechnung für das Jahr 1845 übertragen.

Von dem am Schlusse des Jahres 1845 verbliebenen Ueberschuß von = 45904 Thlr. 29 Ngr.
wurde 1 Prozent Dividende an die 45000 Stamm-Aktien mit . . . . 45000 = — =
gezahlt und . . . . 904 Thlr. 29 Ngr.
dem Jahre 1846 zu Gute geschrieben.

Zu erwähnen wäre noch, daß die 1,500000 Prioritäts-Aktien nur 3½ Prozent Zinsen tragen.

Der niedrigste Kours der Aktien war nicht unter pari; der höchste 146; der jetzige (9. Oktober 1846) 121 G.

l. Personenfrequenz.
(Seite 1516.)

Nach den in den öffentlichen Blättern bekannt gemachten Nachweisen war die Personenfrequenz und die Einnahme dafür in den einzelnen Monaten der Jahre 1844, 1845 und 1846, wie folgt:

Monat.	1844. Personen.	1844. Einnahme. Thlr.	Ngr.	pf.	1845. Personen.	1845. Einnahme. Thlr.	Ngr.	pf.	1846. Personen.	1846. Einnahme. Thlr.	Ngr.	pf.
Januar	21089	16049	4	—	23640	16623	6	5	25667	17791	14	—
Februar	18793	13324	27	5	15484	11420	7	5	20715	13653	23	5
März	21507	16011	13	5	19630	15679	15	—	31855	20786	9	5
April	42529	37339	—	—	43807	36996	1	5	45444	36724	26	—
Mai	52541	42030	7	—	42809	32568	6	5	52635	43590	—	—
Juni	41946	33885	22	5	41791	32212	8	—	50358	38102	11	5
Juli	41774	37579	—	5	50718	43709	—	—	47128	40653	4	5
August.	46199	41808	20	—	56876	45579	10	5	50978	42376	—	5
September . . .	46174	40869	2	—	53256	46774	20	—				
Oktober	40892	39936	8	—	48246	39336	28	5				
November . . .	26464	17247	22	5	30885	20633	21	5				
Dezember . . .	24289	17760	22	—	28604	20343	23	—				
Summe	430197	353841	29	5	455746	361876	28	5				
Nach dem Jahresberichte . .	weniger. 3010	mehr. 159	24	—	—	mehr. 414	8	—				
Mithin	427187	354001	23	5	455746	362291	6	5				

Von den im Jahre 1844 gefahrenen 427187 Personen wurden expedirt:

102510	von Leipzig	und	98212	nach	Leipzig,
26945	= Wurzen	=	26711	=	Wurzen,
15665	= L. Dahlen	=	17002	=	L. Dahlen,
27504	= Oschatz	=	27376	=	Oschatz,
19390	= Riesa	=	18410	=	Riesa,

21725 von Pristewitz und 20687 nach Pristewitz,
32478 = Niederau = 34470 = Niederau,
114022 = Dresden = 117371 = Dresden.

360239 Personen von und 360239 nach den genannten Hauptstationen der Bahn; ferner von und nach den Anhaltpunkten:

4263 zwischen Leipzig und Machern,
5489 = Dresden und Kötschenbroda; außerdem
57196 mit den Personenwagen der Packzüge unterwegs aufgenommen.

427187 Personen in Summa.

Hiervon benutzten:

14188	Personen die	1. Klasse,	oder	3,3 Proz.
84153	= =	2. =	=	19,7 =
328846	= =	3. =	=	77 =
427187	Personen.			100 Proz.

Da die Einnahme aus dem Personenverkehre im Ganzen 354001 Thlr. 23 Ngr. 5 pf. betrug, so ist die Zahl der Passagiere um 25772 und die Einnahme um 15538 Thlr. 9 Ngr. gegen das Jahr 1843 gestiegen.

Der durchschnittliche Fahrpreis für eine Person war 24 Ngr. 9 pf., also 4 pf. weniger als 1843, was in der Mehrbenutzung der Wagen 3. Klasse, seitdem solche an den Seiten geschlossen worden sind, begründet zu sein scheint.

Für die Magdeburger Bahnstrecke entsprang aus dem Personenverkehr eine reine Einnahme von 19334 Thlr. 13 Ngr.

Im Jahre 1845 benutzten die Bahn im Ganzen 455746 Personen; hiervon fuhren ab:

104921 von Leipzig und 100739 nach Leipzig,
27898 = Wurzen = 27628 = Wurzen,
16020 = L. Dahlen = 16620 = L. Dahlen,
27438 = Oschatz = 27275 = Oschatz,
21428 = Riesa = 20718 = Riesa,
23194 = Pristewitz = 21655 = Pristewitz,
38890 = Niederau = 39089 = Niederau,
122191 = Dresden = 128256 = Dresden.

381980 Personen von und 381980 nach den genannten Hauptstationen der Bahn; ferner von und nach den Anhaltpunkten:

7406 zwischen Leipzig und Machern,
9915 = Dresden und Kötschenbroda; außerdem
56445 mit den Personenwagen der Packzüge unterwegs aufgenommen.

455746 Personen in Summa.

Hiervon benutzten:

10392	Personen die	1. Klasse,	oder	2,3 Proz.
84207	= =	2. =	=	18,5 =
361147	= =	3. =	=	79,2 =
455746	Personen.			100 Proz.

Die Einnahme aus dem Personenverkehr bestand aus 362291 Thlr. 6 Ngr. 5 pf.; es war demnach die Summe der Einnahme um 8289 Thlr. 13 Ngr., die Zahl der Passagiere aber um 28559 gegen das Jahr 1844 gestiegen. Daß die Vermehrung des Geldbetrags nicht so günstig als das vorhergehende Jahr im Verhältniß zur Personenzahl steht, liegt zum Theil darin, daß durch die Verbesserungen an den Wagen 2. und 3. Klasse ein Theil der Passagiere in diese aus der 1. Klasse übergegangen ist, zum Theil aber findet dieser Umstand seinen Grund in der während des Frühjahrs überall merklich gewesenen auffallenden Abnahme der Badereisenden. Daß aber die Vermehrung der Personenzahl überhaupt auf die 3. Klasse fällt, ist ein Ergebniß der vom Publikum sehr beifällig aufgenommenen und mit höchst befriedigendem Erfolg veranstalteten Extrafahrten für halben Preis während des Sommers 1845, wofür größtentheils die Wagen 3. Klasse benutzt wurden. Für diese an 22 Sonn- und Feiertagen stattgefundenen Extrafahrten sind beiläufig 14826 Thlr. 4 Ngr. eingenommen und dafür

89	Personen in 1. Klasse,
1828	= = 2. =
15265	= = 3. =
17182	Personen

in Allem befördert, ohne daß irgend eine nachtheilige Einwirkung auf die Frequenz der regelmäßigen Postzüge bemerklich geworden wäre. Die Extrafahrten sollen daher auch ferner beibehalten werden.

Der durchschnittliche Fahrpreis für eine Person war 23 Ngr. 8½ pf., also fast 1 Ngr. weniger als im Jahre 1844, was seinen Grund in dem vorstehend Gesagten findet.

m. Güterfrequenz.

(Seite 1524.)

Nach den monatlichen Veröffentlichungen wurden auf der Bahn im Jahre 1844 an Gütern transportirt und dafür eingenommen:

		Einnahme.		
	Ztr.	Thlr.	Ngr.	pf.
Januar	71107	11673	4	—
Februar	56786	11205	7	—
März	71685	13532	27	—
April	87222	20452	9	—
Mai	85269	16678	25	—
Juni	64242	13488	4	—
Juli	82540	14611	18	—
August	88873	15791	7	—
September	93775	19180	13	—
Oktober	79050	18013	17	—

	Ztr.	Thlr.	Ngr.	pf.
November .	69026	13660	29	—
Dezember .	96199	15792	21	—
Zusammen	945774	184081	1	—
Mehr nach dem Jahresberichte	—	42060	28	4
Zusammen	945774	226141	29	4

Für den Gütertransport kam mithin im Jahre 1844 eine Brutto-Einnahme von 226141 Thlr. 29 Ngr. 4 pf. auf. Es gingen jedoch davon ab:

	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
für Zentnergeld	15718	15	2			
für Fuhrlöhne, das Holen und Bringen der Güter betreffend . . .	7599	27	6			
für Feuerversicherung der Wagenzüge	576	16	5			
für verschiedene andere, diesem Gegenstande zufallende Spesen .	411	15	5			
Zusammen				24306	14	8
so daß als reine Einnahme für den Gütertransport die Summe von				201835	14	6

erscheint, mithin 470 Thlr. 3 Ngr. 5 pf. mehr als im Jahre 1843.

Die Brutto-Einnahme für den Gütertransport bestand aus folgenden Abtheilungen, Alles auf eine Meile Transportweite berechnet:

			Thlr.	Ngr.	pf.
1.	Für 126901 Ztr.	Eilgut Taxe A.	5753	12	—
2.	= 5,057816 =	Frachtgut Taxe B. . . .	112404	6	—
3.	= 1,588200 =	Salz	33274	4	—
4.	= 3,998622 =	Produkte Taxe C. . . .	51150	1	4
5.	= 259835 =	Equipagen, 870 Stück . .	10905	15	—
6.	= 73858 =	Vieh, 1178 Stück . . .	1667	10	—
7.	= 82932 =	Gepäckfracht	5110	19	—
8.	= 149862 =	Postfracht	4601	10	—
9.	= 319761 =	Kohlen für die Coaksbrennerei	1275	12	—
		Zusammen	226141	29	4

Als Antheil an der Magdeburger Bahnstrecke ergab sich für den Gütertransport eine Summe von 13885 Thlr. 10 Ngr. 9 pf.

Im Jahre 1845 wurden nach den monatlichen Veröffentlichungen auf der Bahn an Gütern transportirt und dafür eingenommen:

		Einnahme.		
	Ztr.	Thlr.	Ngr.	pf.
Januar . .	52460	10573	2	—
Februar . .	43996	9948	9	—
März . . .	71044	14995	8	—
April . . .	90578	21228	5	5

	Ztr.	Thlr.	Ngr.	pf.
Mai . . .	83910	16353	6	—
Juni . . .	90306	16935	26	5
Juli . . .	110362	18283	3	5
August . .	92643	17326	20	—
September .	101180	21162	27	—
Oktober . .	97929	21121	4	—
November .	79141	16296	5	—
Dezember .	87846	17919	28	5
Zusammen	1,001395	202143	25	—
Nach dem Jahresberichte mehr	—	39890	27	—
Zusammen	1,001395	242034	22	—

Von dieser Brutto-Einnahme aus dem Güterverkehr:

	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
				242034	22	—
gingen aber ab:						
für Zentnergeld	10472	3	9			
für Vergütung an die Verlader für selbstbeschafftes Holen und Bringen der Güter	4127	14	—			
für Rabatt auf Posten über 50000 Ztr. Produkte	2449	13	8			
für Fuhrlöhne, das Holen und Bringen betreffend	8013	2	4			
für Feuerversicherung der Waarenzüge	626	27	—			
für verschiedene andere, diesem Gegenstande zur Last fallende Spesen	1076	9	5			
	Zusammen			26765	10	5
so daß als reine Einnahme für den Güterverkehr die Summe von				215269	11	5

also 13433 Thlr. 27 Ngr. 9 pf. mehr als im vorhergehenden Jahre verblieb.

Die vorstehende Brutto-Einnahme vertheilte sich, wie folgt:
(Die Güter sind auf eine Meile Transportweite berechnet.)

				Thlr.	Ngr.	pf.
1.	Für	140728 Ztr.	Eilgut Taxe A.	6380	21	—
2.	=	5,555638 =	Frachtgut Taxe B. . . .	124280	12	—
3.	=	1,449530 =	Salz	31640	4	—
4.	=	4,620580 =	Produkte Taxe C. . . .	55814	2	—
5.	=	244755 =	Equipagen, 815 Stück . .	10267	1	—
6.	=	79194 =	Vieh, 1752 Stück . . .	1840	19	—
7.	=	81501 =	Gepäckfracht	5159	14	—

			Thlr.	Ngr.	pf.
8. Für	159992 Ztr.	Postfracht	4909	9	—
9. =	436995 =	Kohlen für Coaksbrennerei	1743	—	—
Zusammen	12,768913		242034	22	—

Als Antheil an der Magdeburger Bahnstrecke ergab sich für den Gütertransport eine Summe von 13577 Thlr. 25 Ngr. 3 pf.

Die jährliche Summe des Güterverkehrs (nach Berechnung auf eine Meile Transportweite) auf der Bahn seit Eröffnung derselben hat sich, wie folgt, gestaltet:

1839:	3,850223 Ztr.	84632 Thlr.
1840:	6,885669 =	143917 =
1841:	8,901377 =	183512 =
1842:	11,680938 =	212556 =
1843:	11,684622 =	225043 =
1844:	11,657787 =	226141 =
1845:	12,768913 =	242034 =

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1846 wurden auf der Bahn an Gütern transportirt und dafür eingenommen:

	Ztr.	Thlr.	Ngr.	pf.
Januar . .	77591	15443	18	5
Februar . .	71121	14132	6	—
März . .	77243	15814	14	5
April . .	96159	21784	9	—
Mai . . .	116951	22376	8	—
Juni . . .	121878	20669	6	—
Juli . . .	111786	19279	29	—
August . .	106489	19554	17	—

2. Sächsisch-Baierische Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Seite 1539 ist bemerkt, daß die als Ergebniß der Vorarbeiten vom Oberingenieur der Bahn, Herrn Hauptmann Wilke, für die Weiterführung der Bahn von Werdau bis zür baierischen Grenze empfohlene Linie durch Techniker, welche aus Belgien und Baiern erwartet wurden, begutachtet werden sollte. Dies ist geschehen.

Bereits im Juni 1844 kam der von dem Herrn General-Inspektor Teichmann zu Brüssel vorausgesendete Ingenieur Splingard, damals in Belgischen Diensten, jetzt Oberingenieur der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, in Leipzig an. Derselbe unterzog sich erst allein, und dann mit dem in Begleitung eines Maschinen-Ingenieurs, Herrn Kreglinger, nach Leipzig gekommenen General-Inspektors Teichmann, genauen Terrain-Recognoscirungen, welche sich, kleinere Abweichungen ungerechnet, auf sieben verschiedene Hauptprojekte gerichtet haben. Schon die mündlichen Aeußerungen der

genannten Techniker ließen deren Einverständniß mit der vorgeschlagenen Linie nicht zweifelhaft. In gleichem Sinne sprach sich das später aus Brüssel eingegangene Gutachten aus. Dasselbe, von dem **Conseil des ponts et chaussées** nach Vorlegung des vom Oberingenieur der Sächsisch-Baierischen Bahn empfohlenen Projektes und der von den Belgischen Ingenieuren auf Grund der Lokal-Erörterungen gemachten Vorlagen abgegeben, hob namentlich hervor, daß die vorgeschlagenen Krümmungen und Steigungen ohne Anwendung außergewöhnlicher Hülfsmittel einen angemessenen Betrieb gestatten würden, und daß die in die Linie fallende Göltzschthal-Ueberbrückung aus dem zu Gebote stehenden Material und bei der für die Gründung gegebenen Bodenbeschaffenheit mit voller Zuversicht hergestellt werden könne.

Ein zweites Gutachten erfolgte durch den technischen Vorstand der Königl. Baierischen Eisenbahnbau-Kommission zu Nürnberg, Herrn Regierungsrath Pauli, indem derselbe nach Vollendung der Terrainstudien seine Ansicht dahin aussprach, daß die vorgeschlagene Linie hinsichtlich der Anlagekosten wie eines förderlichen Betriebes die beste sei. Solchergestalt war die Annahme der vom Herrn Hauptmann Wilke empfohlenen, Seite 1541 näher bezeichneten Bahnrichtung, vorbehältlich der sich aus den Detail-Arbeiten ergebenden Räthlichkeit kleinerer Abweichungen nicht mehr zweifelhaft, und es wurde daher, auf Grund der gewonnenen Unterlagen, von der Staatsregierung die Zustimmung zu der Bahnrichtung im Allgemeinen nachgesucht. Diese erfolgte, nachdem ein von der Fürstlich Reußischen Regierung beim Königl. Sächsischen Ministerium des Innern in Frage gebrachtes Projekt, einer von Werdau über Greiz in die Nähe von Plauen führenden Linie, durch den Oberingenieur der Bahn, so wie durch die früher zugezogenen ausländischen Techniker hinreichend widerlegt war.

Es wurde zwar durch die angeführte Richtung eine Ueberbrückung des Göltzschthales vermieden, dagegen stellten sich aber wieder so vielfache andere Terrainschwierigkeiten entgegen, daß eine Kostenersparniß durchaus nicht erwartet werden konnte, vielmehr wären dadurch dem Betriebe die größten, ganz besondere Hülfsmittel erheischenden Schwierigkeiten bereitet worden, da eine Steigung von 1 : 50 für eine Strecke von mehr als 6000 Ellen erforderlich geworden wäre.

Nachdem also die Bahnlinie in der oben angeführten Art festgestellt war, mußte hauptsächlich die Art, wie die Bahn über das Göltzschthal geführt werden sollte, wodurch zugleich die Entscheidung in Betreff der Ueberschreitung des weniger tiefen und breiten Elsterthales erlangt wurde, Gegenstand der sorgsamsten Erwägung sein. Von der Idee einer Dammschüttung war bald abzusehen, da, neben der kostspieligen Anlegung von Durchzugsschleusen auf der Thalsohle, die Gewinnung und Herbeischaffung des erforderlichen Bodens einen unverhältnißmäßigen Aufwand an Geld und Zeit veranlaßt haben würde. Es konnte daher nur die Thal-Ueberbrückung in Frage kommen, und es mußte sich deshalb die anzustellende Ermittelung darauf richten, wie eine solche nach den einschlagenden Rücksichten der Sicherheit, Dauerhaftigkeit und Ersparniß auf das Beste herzustellen sein würde.

Ein bereits ausgeführtes Bauwerk, welches bei ähnlichen Dimensionen und gleicher Widerstandsfähigkeit zum Anhalt hätte dienen können, war nicht bekannt, und man sah sich deshalb veranlaßt, durch das Mittel einer Konkurrenz-Eröffnung die Ansichten der Techniker über die zu lösende, für das Unternehmen so hochwichtigen Frage einzuholen.

Durch Ausschreiben vom 27. Januar 1845, welchem namentlich auch in ausländischen Blättern die größte Verbreitung verschafft wurde, erließ die Direktion unter Hinweisung auf die von ihrem Standpunkte aus zu nehmenden Rücksichten die Aufforderung, Pläne zu der bezeichneten Ueberbrückung spätestens den 1. Mai 1845 einzureichen. Es wurde dabei demjenigen Konkurrenten, dessen Projekt zur Ausführung kommen würde, eine Prämie von 1000 Thlr. zugesichert; man behielt sich aber auch, falls keine der eingehenden Arbeiten gekrönt oder aus mehreren derselben etwas adoptirt werden sollte, die besondere Anerkennung vor.

In Folge dieser Aufforderung gingen bis zum Schlusse des anberaumten Termins 74 Preisaufgaben und nach demselben noch 7 Projekte ein. Mit der Beurtheilung derselben wurde eine von dem Ministerium des Innern niedergesetzte Kommission in Dresden beschäftigt, nachdem die Preußische Ober-Baudeputation zu Berlin das Gesuch um Beurtheilung der Preisaufgaben ablehnend beantwortet hatte.

Das gründlich motivirte Gutachten der erwähnten Kommission ging dahin, daß keins der eingereichten Projekte ohne ganz wesentliche Abänderungen zur Ausführung zu empfehlen und daher auch keinem derselben die Prämie von 1000 Thlr. zuzuerkennen sei; dagegen schlug dieselbe vor, vier Projekte, welche sie als die dem Zwecke nach vorzüglichsten der eingereichten Arbeiten anerkannt hatte, zwei mit 300 und zwei mit 200 Thlr. zu honoriren. Ein Weiteres in Bezug auf dieses Bauwerk wird unter „f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke" mitgetheilt werden.

Zu den Mittheilungen über die Fortschritte des **Bahnbaues** uns wendend, bemerken wir zuvörderst im Allgemeinen, daß derselbe wegen des ungewöhnlich harten und langen Winters und wegen der nassen Witterung der ersten Monate des Jahres 1845 nicht so schnell vorschreiten konnte, als man früher gehofft hatte. Es wurde jedoch durch die im Laufe des Sommers entwickelte Thätigkeit möglich, den regelmäßigen Betrieb auf der Bahn am 7. September 1845 bis Werdau und Zwickau auszudehnen.

Als Fortsetzung der Seite 1540 gegebenen Tabelle lassen wir nachstehende Uebersicht über den Fortgang der Erdarbeiten auf der Strecke von Altenburg bis Zwickau und bis zur Göltzsch von Anfang Juni 1844 bis Ende Mai 1846 folgen.

Arbeitszeit.		Fertige Planie in Ellen.	Bewegte Erdmassen in Kubik-Ellen.		Arbeiterzahl.		Pferde.
Jahr.	Monat.		im Monat.	in Summe.	in Summe.	darunter Ausländer.	
1844	Juni	136650	458638	16,151614	5212	583	147
	Juli	138700	870289	17,021903	4902	617	150
	August . . .	141950	676615	17,698518	4631	591	131
	September .	143400	434893	18,133411	3699	652	117
	Oktober . .	146700	309292	18,442703	3233	627	114
	November .	148500	793356	19,236059	2766	451	98
	Dezember .	148600	183395	19,419454	1072	131	124
1845	Januar . . .	148900	161085	19,580539	663	54	52
	Februar . .	148900	24068	19,604607	316	57	15
	März	148900	20755	19,625362	641	138	15
	April	149900	155988	19,781350	4011	977	79
	Mai	155600	280514	20,061864	5425	1110	70
	Juni	166045	344699	20,406563	6362	2292	65
	Juli	169980	732070	21,138633	6572	1617	69
	August . . .	172780	588521	21,727154	6856	1426	89
	September .	177845	627120	22,354274	5878	1451	74
	Oktober . .	180345	685690	23,039964	5038	1062	87
	November .	182810	406771	23,446735	5045	830	77
	Dezember .	184510	394660	23,841395	2528	396	73
1846	Januar . . .	185410	149596	23,990991	3187	519	74
	Februar . .	168585	191809	24,182800	3884	625	82
	März	188835	469185	24,651985	7337	1342	79
	April	190558	680163	25,332148	9422	2066	73
	Mai	199433	905702	26,237850	9789	2277	56

Die Vorarbeiten des weiteren Baues von dem Abgangspunkte der Zweigbahn hinter Werdau an waren zunächst durch die Wahl der Bahnlinie, worüber wir uns im Vorstehenden ausgesprochen haben, bedingt. Nach Beseitigung dieses Anstandsgrundes hatten die Detail-Arbeiten zu ermitteln, welche kleinere Abweichungen von der Hauptrichtung räthlich erscheinen würden. Hierbei kam die Berührung fremden Gebiets in Frage. Die vorläufigen technischen Ermittelungen hatten nämlich die Ansicht hervorgerufen, daß bei Fortführung der Bahn hinter Plauen auf Königl. Sächsischem Gebiete die Anlegung eines ungefähr 1000 Ellen langen Tunnels durch den Bergrücken zwischen Sirau und Mehltheuer erforderlich werde. Der Wunsch, denselben zu vermeiden, führte zunächst auf Erwägung der Möglichkeit, die Linie, was zugleich der natürlichen Richtung entsprechen würde, in einer Ausdehnung von etwa 3000 Ellen bei Frotscha und Bernsgrün durch das Fürstlich Reuß-Greizer Gebiet zu legen. Nun haben zwar die späteren Detail-Arbeiten ergeben, daß der Tunnel, auch wenn die Bahn das Sächsische Territorium nicht verlasse, wohl umgangen werden könne, doch blieb die Durchführung durch das genannte Nachbarland wegen der davon zu erwartenden Kostenersparniß immer wünschenswerth. Ebenmäßig schien auch die Berührung des Fürstlich Reuß-Schleizer Gebiets auf der weiter nach der Baierschen Grenze zu gelegenen Strecke zwischen Kornbach und Grobau vortheilhaft. In Folge

eines Antrages Seitens der Direktion trat die Königl. Sächsische Staats=regierung mit den betreffenden Fürstlich Reußischen Gouvernements in Ver=handlungen und wurde von letzteren hierauf die Führung der Bahnlinie über die angegebenen Gebiete gestattet.

Auf der Bahnstrecke vom Abgangspunkte der Zweigbahn nach Zwickau bei Krippen hinter Werdau bis zum Anfange der Göltzschthal=Ueberbrückung wurden die Arbeiten im Frühjahr 1845 in Angriff genommen und im Laufe desselben so thätig gefördert, daß am 1. Juli 1846 die Strecke von Werdau bis Reichenbach dem Verkehre übergeben werden konnte.

Die Göltzschthal=Ueberbrückung wurde sofort nach der am 23. Dezember 1845 erfolgten definitiven Feststellung des Bauprojektes in Angriff genom=men. Zu Anfang des Jahres 1846 begannen die Arbeiten mit Ausgrabung der Fundamente für die Pfeiler der untern Etage, worauf am 31. Mai der Brückenbau selbst durch feierliche Legung des Grundsteins begonnen wer=den konnte. Bei dem Grundgraben für einen Pfeiler ist man auf eine Gesteinlage gekommen, die unter einem sehr spitzen Winkel nach unten zu sich fortsetzt und einen, an der Luft leicht zerbröckelnden Stein enthält. Die völlige Hinwegräumung dieses Gesteins bis zu dem darunter befindlichen festen Felsengrunde würde, nach den angestellten Bohrversuchen zu urtheilen, mit bedeutenden Kosten verbunden sein, und es hat daher der Ober=Inge=nieur den Vorschlag gemacht, jenen Pfeiler ganz hinwegzulassen, an dessen Stelle einen größern Bogen zu spannen und die anstoßenden Pfeiler ange=messen zu verstärken. Dieser Vorschlag unterliegt in diesem Augenblicke (Anfang Oktober 1846) der Prüfung der von der Königl. Sächsischen Staats=regierung niedergesetzten Kommission, von welcher der zur Ausführung ge=langende Plan der Brücke herrührt. Von ihrem Urtheile wird es abhängen, ob der Vorschlag des Ober=Ingenieurs angenommen wird, oder der vorhan=denen Schwierigkeit auf eine andere Weise zu begegnen ist.

Ein ganz ähnliches Verhältniß tritt bei einem Pfeiler der Elsterbrücke ein, und es unterliegt noch der Erörterung, ob es wohlfeiler und rathsamer sei, auch hier einen gleichen Ausweg wie an der Göltzschbrücke zu ergreifen oder die zum Baugrund untaugliche Steinschicht vollständig hinwegzuräu=men. Bei den andern Pfeilern der Göltzsch= und Elsterbrücke ist ein voll=kommen fester, in jeder Hinsicht genügender Baugrund gefunden, und es hat eine, vom Direktorium und dem Ober=Ingenieur besonders erbetene, von dem Königl. Ministerium des Innern abgeordnete technische Kommission den Beginn der Pfeilerbauten auf diesem Baugrunde für ganz unbedenklich er=klärt und ausdrücklich genehmigt, weshalb denn auch der Bau thätig geför=dert ist und wird.

Die zwischen diesen beiden großen Ueberbrückungen gelegene Bahnstrecke wurde am 6. Oktober 1845 in Bauangriff genommen; ein Gleiches geschah mit der bis zur Baierischen Grenze belegenen Bahnlinie im April und Mai 1846. In den Fürstl. Reußischen Ländern hat nach Vollendung der Ex=propriation der Bau der Bahn gleichfalls begonnen, und ist hier, so wie namentlich auf der ganzen Bahnstrecke zwischen Plauen und der Baierischen

Grenze, im Laufe des Jahres 1846 mit der größten Thätigkeit betrieben worden.

Wenn es nun auch wegen der beiden kolossalen Ueberbrückungen des Göltzschthales bei Mylau und des Elsterthales bei Liebau unmöglich ist, die ganze Bahn bis zum 1. Juli 1847 (nach dem Staatsvertrage mit Baiern sollte dies der Fall sein) zu vollenden, so wird mindestens bis dahin die Herstellung des Bahntheils von der Landesgrenze bis nach Plauen beabsichtigt. Unter Benutzung anderer Kommunikationsmittel zwischen Plauen und Reichenbach hofft man alsdann die Verbindung mit Baiern ins Werk zu setzen.

In Bezug auf den weiteren Geldbedarf führen wir Nachstehendes an. Um den ferneren Kostenaufwand zur Vollendung der Bahn vollständig zu veranschlagen, damit in Betreff der Aufbringung desselben einleitende Schritte gethan werden könnten, fertigte der Ober-Ingenieur der Bahn eine Zusammenstellung der für den Bau der zehn Meilen langen Strecke von dem Abgangspunkte der Zweigbahn hinter Werdau bis zur Baierischen Grenze anzunehmenden Kosten. Erstere stützte sich auf die Detail-Vermessungen unter sorgfältiger Berücksichtigung der in Betreff der Preise gemachten Erfahrungen, und schätzte die Kosten der Göltzschthal-Ueberbrückung auf 800000 Thlr., auf halb so viel die des Viaduktes über das Elsterthal. Hierauf gründete man nun, unter Hinzurechnung des zur vollständigen Ausstattung jener letzten Bahnabtheilung bis zu deren Uebergang zum Betrieb nöthigen Aufwandes, einen Voranschlag, welcher den Geldbedarf für die bezeichnete Strecke auf 4,640395 Thlr. stellte. Gleichzeitig erschien es angemessen, bei dem Mehrerfordernisse auf Beschaffung eines geeigneten Betriebskapitals, welchem bisher nur die Ueberschüsse des Gewinn- und Verlust-, so wie des Einzahlungs-Versäumniß-Konto's zugeflossen sind, nicht minder auf die sich dereinst doch nöthig machende vollständige Herstellung des zweiten Geleises Bedacht zu nehmen. Für jenen Zweck glaubte man die Summe von 100000 Thlr. in Ansatz bringen zu müssen, während die Vollendung des Doppelgeleises einen auf 1,106000 Thlr. berechneten Aufwand erfordern würde. Endlich mußten bei Zusammenstellung der Totalsumme auch die Kosten der Strecke von Leipzig bis Zwickau in Frage kommen. Für dieselben hat man nach den damals bereits verausgabten Beträgen in Verbindung mit dem weiteren Bedarfe des Baues, wie solcher von dem Ober-Ingenieur als wahrscheinlich noch erforderlich angegeben wurde, überhaupt 4,600000 Thlr. angenommen. Diese Vorlagen ergaben folgenden Kostenaufwand für die vollständige Herstellung und Ausrüstung der ganzen Bahn:

von Leipzig bis Zwickau	4,600000	Thlr.
von dem Abgangspunkte der Zweigbahn hinter Werdau bis zur Baierischen Grenze	4,640395	=
zweites Geleise	1,106000	=
Betriebsfonds	100000	=
Summe	10,446395	Thlr.

Den bei dem Unternehmen betheiligten Staatsregierungen wurde darauf Anzeige hierüber erstattet, mit dem Anheimgeben, die Betheiligung bei dem Aufbringen des ferneren Geldbedarfes in Erwägung zu nehmen.

Diese erklärten hierauf laut kommissarischen Erlasses vom 2. April 1845 ihre Geneigtheit, von dem zu 4½ Mill. Thlr. anzunehmenden Mehrerfordernisse den vierten Theil unter Rücktritt hinter die Privat-Aktien in dem Seite 1533 angegebenen Maaße beizutragen, den zu vierprozentiger Verzinsung des gesammten Anlagekapitals, ausschließlich des Regierungs-Antheils, während der Bauzeit erforderlichen Bedarf aber unverzinslich vorzuschießen und nach vollendeter Herstellung der Bahn, als integrirenden Bestandtheil des Anlagekapitals, dem Antheile der Regierung an letzterem hinzuzuschlagen. Diese Offerten, obschon dem ursprünglichen Betheiligungs-Verhältnisse entsprechend, konnte die Direktion zu Begründung eines neuen Uebereinkommens und zu Beschaffung des der Kompagnie darnach verbleibenden Betrages nicht für genügend erachten. Die Direktion setzte sich deshalb mit dem Gesellschafts-Ausschusse darüber in Vernehmung und stellte im Einverständniß mit demselben, unter Offenhaltung der Frage wegen Feststellung der Summe des Mehrerfordernisses, am 7. Mai 1845 den Antrag, daß die Staatsregierungen neben der Garantie einer vierprozentigen Jahresrente während der ersten fünf Jahre des vollen Betriebes die Betheiligung zu einem Drittheile des ganzen Anlagekapitals, nicht blos des jetzt in Frage kommenden Mehraufwandes, eintreten lassen, und solchergestalt die Gesellschaft rücksichtlich der Staatsbetheiligung der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft gleichstellen möchten.

Die Königl. Ministerien der Finanzen und des Innern hielten nach Eingang dieses Antrages eine mündliche Vernehmung mit Mitgliedern des Gesellschafts-Ausschusses und des Direktoriums angemessen, und es fand solche unter Anwesenheit der Vertreter der Herzoglich Altenburgischen Staatsregierung am 24. Mai 1845 zu Dresden Statt. In deren Folge wurde durch Erlaß des Königl. Kommissars vom 31. Mai Eröffnung über die Art und Weise gemacht, wie die weitere Betheiligung der Staatsregierungen erfolgen solle. Es ließen nämlich die Ministerien der Finanzen und des Innern, mit Vorbehalt der verfassungsmäßig mit der nächsten Ständeversammlung noch zu pflegenden Vernehmung, jedoch unter dem doppelten Bemerken, daß sie zu den der Gesellschaft gemachten erweiterten Zugeständnissen sich nicht herbeigelassen haben würden, wenn sie an der Genehmhaltung derselben Seitens der Ständeversammlung irgend zu zweifeln Ursache hätten, und daß die Mitwirkung des Staats bei Beschaffung des Mehrbedarfs zur Sächsisch-Baierischen Eisenbahn nicht Gegenstand weiterer Verhandlung zwischen der Regierung und der Gesellschaft sein könne, der Direktion folgende Erklärung zugehen:

1. Der zur Vollendung der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn über das Anlagekapital von 6 Mill. Thaler noch erforderliche Bedarf wird, mehrerer Sicherheit halber, zu

5,000000 Thlr.

angenommen.

2. Diesen Bedarf beschafft die Sächsisch-Baierische Eisenbahn-Kompagnie zu zwei Drittheilen mit

3,333333⅓ Thlr.

im Wege einer Aktienausgabe oder Anleihe.

3. Sind diese verwendet, so zahlt die Staatsregierung nach Maaßgabe des Bedürfnisses successive das letzte Drittheil mit

1,666666⅔ Thlr.

mit der Maaßgabe, daß auf diese Quote die hinsichtlich des Dividendenbezuges im Punkt 3 der Erklärung vom 24. April 1841 (Seite 1533) getroffenen Bestimmungen vollständig Anwendung leiden.

4. Sollte wider alles Erwarten zur Vollendung der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn noch ein Mehreres als die unter 1 angenommene Summe von 5 Mill. Thaler erforderlich sein, so wird die Staatsregierung den Mehrbedarf als zinsbares Darlehen, unter gleichen Bedingungen, wie die von der Gesellschaft oben nach Punkt 2 zu kontrahirende Anleihe, in der Art vorschießen, daß sie hinsichtlich des Zinsen-Anspruchs den Platz zwischen dem nur gedachten Kompagnie-Anlehen und dem Aktienkapitale einnimmt.

5. Die Staats-Regierung garantirt nachträglich den Aktionären der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn die Zinsen nach 4 Prozent für das Aktienkapital, während eines Zeitraums von fünf Jahren nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnlinie.

Dasjenige, was die Regierung hiernach etwa zuzuschießen haben sollte, wächst ihrem Gesammt-Guthaben am Anlagekapitale zu und ist eben so zu behandeln, wie nach Punkt 2 d. und Punkt 3 der Regierungs-Erklärung vom 24. April 1841 der Betrag der von den Staats-Regierungen während der Bauzeit zu leistenden Zinsen-Vorschüsse.

6. Rücksichtlich der während der Bauzeit, auch für das von der Gesellschaft zu beschaffende erhöhte Geld-Erforderniß zu leistenden Zinsen-Vorschüsse, bewendet es bei der in der Verordnung vom $\frac{\text{28. März}}{\text{2. April}}$ d. J. bereits geschehenen, dem Direktorium durch die kommissarische Verfügung vom 2. April bekannt gemachten Zusicherung.

7. Dagegen werden die im Punkt 6 der mehrgedachten Regierungs-Erklärung vom 24. April 1844 (Punkt 4 Seite 1533), für den Fall des Ankaufs der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn durch die königlich sächsische und die herzoglich sachsen-altenburgische Regierung getroffenen Bestimmungen, zu Gunsten der Staats-Regierungen dahin modifizirt:

daß die Letzteren befugt sind, das ihnen vorbehaltene Rückkaufsrecht, unter den dort stipulirten und im Uebrigen festzuhaltenden Bedingungen, nicht erst nach Ablauf des 25sten, sondern schon nach Ablauf des 15ten Betriebsjahres, nach Eröffnung der ganzen Bahnlinie anzunehmen.

Diese Erklärung kam in der am 27. Juni 1845 in Leipzig gehaltenen General-Versammlung, vom Direktorium und Gesellschafts-Ausschusse bevorwortet, zur Berathung.

Zunächst machte einer der Aktionäre auf die Höhe der geforderten Summe aufmerksam, indem es ihm nicht recht einleuchten wollte, wie man nach den nun vorgenommenen allergenauesten Voranschlägen doch schon wieder eine halbe Million mehr fordern könne, als diese besagten; und sodann auf die Wichtigkeit des Punktes, daß die Staats-Regierung schon nach 15 Jahren berechtigt sein sollte, das Rückkaufsrecht zu üben, woran er den Antrag knüpfte: daß man nur 4½ Mill. bewilligen, bei den 25 Jahren für das Rückkaufsrecht beharren, hierüber mit der Staats-Regierung in Unterhandlung treten und bis nach Beendigung derselben den Beschluß über das Ganze aussetzen möge, der ja so nicht eile. Sofort erklärte zwar der königliche Kommissar, Kreis-Direktor v. Broizem, daß die Staats-Regierung auf keine neuen Anträge eingehen werde, da sie andere als die gemachten Zugeständnisse vor der Stände-Versammlung nicht verantworten zu können meine. Nichtsdestoweniger wurde, da man in der ganzen Sache keine besondere Begünstigung von Seiten der Staats-Regierung zu erblicken vermochte, sofort der vorige Antrag nun dahin modifizirt, die Punkte No. 1—6 zu genehmigen, den Punkt No. 7 aber unbedingt abzulehnen.

Dagegen machte nun der Vorsitzende bemerklich, wie die sieben Punkte durchaus als ein Ganzes zu betrachten seien, das man allerdings eben so gut ablehnen wie annehmen könne, aber nicht auseinanderreißen dürfe. Nachdem noch von Seiten des Gesellschafts-Ausschusses durch eins seiner Mitglieder erklärt worden war, wie das Direktorium nichts verabsäumt habe, um bei der Staats-Regierung bessere Bedingungen zu erlangen, und der Vorsitzende bemerkt hatte: daß, wenn die von der Staats-Regierung gestellten Bedingungen nicht ganz angenommen würden, dieselbe aller ihrer eingegangenen Verpflichtungen ledig werde, auch der königliche Kommissar nochmals daran erinnert hatte: daß die Staats-Regierung die Verhandlungen mit der Gesellschaft für geschlossen erachte, daß die Versammlung die Bedingungen verwerfen oder annehmen könne, daß es aber nicht statthaft sei, blos das Genehme anzunehmen, die Gegenleistung aber abzulehnen, — nahmen nun mehrere Aktionäre an der Debatte Theil, die sich aber alle dem Vorsitzenden des Direktoriums entgegen, für Ablehnung des siebenten Punktes, oder wenn dieser nicht allein zur Abstimmung gebracht werde, aller sieben Punkte aussprachen. Nochmals ergriff der königliche Kommissar das Wort, indem er erklärte, daß Trennung der Propositionen gleich Ablehnung derselben gelte, und schon begannen die Debatten von Neuem, als zur Abstimmung gerufen wurde.

Die sodann auf Genehmigung der von der Staats-Regierung gemachten Vorschläge gestellte Frage wurde nun mit 305 gegen 243 Stimmen abgelehnt und sodann durch Acclamation das Direktorium bevollmächtigt, auf den Grund der vorerwähnten sechs ersten Punkte mit der Staats-Regierung in neue Unterhandlungen zu treten, und wenn dieselben einen erwünschten

Ausgang hätten, die Anleihe von 3⅓ Millionen Thlr., gegen Verpfändung des Eigenthums der Bahn zu bewerkstelligen.

Auf den hierauf vom Direktorium an die Regierung gestellten Antrag, den Punkt 7 der Erklärung, unter Aufrechthaltung der letzteren in den übrigen Punkten, fallen lassen zu wollen, welchen Falles ungesäumt zur Vorbereitung der auf Seiten der Aktien-Gesellschaft auszuführenden finanziellen Operationen vorgeschritten werden könne, wollten die betheiligten Ministerien jedoch nicht eingehen. Vielmehr wurde dem Direktorium unter dem 22. Juli 1845 zu erkennen gegeben, wie man bei dem ohnehin nahe bevorstehenden Zusammentritte der Stände-Versammlung gemeint sei, die Angelegenheit in dem Stande, worin sie sich befinde, zur Kenntniß der Stände zu bringen, und das Direktorium sich dann, wenn die Vernehmung mit letzterem erfolgt und eine Vereinigung getroffen sein werde, der weiteren Entschließung zu gewärtigen habe.

Die Staats-Regierung beantragte hiernach: „daß die Stände-Versammlung der unter dem 26. Mai 1845 gegen das Direktorium der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Kompagnie abgegebenen Erklärung ihre Zustimmung ertheile, und sich damit einverstehe, daß die darin enthaltenen Bestimmungen dem mit der gedachten Aktien-Gesellschaft über die Mitwirkung des Staates, bei der nöthig gewordenen Ergänzung des Anlagekapitals bis zur Höhe des wirklichen Bedarfs zu treffenden Abkommen, zu Grunde gelegt werden."

Rücksichtlich des streitigen Punktes 7, das frühere oder spätere Rückkaufsrecht für den Staat betreffend, so wurde in der den Ständen gemachten Vorlage, unter Anführung der sowohl für Aufrechthaltung als für Aufgabe dieser Bedingung sprechenden Gründe, gesagt: daß die Regierung zwar einer besonderen Bevorwortung des auf Wegfall dieses Punktes gerichteten Antrages der Aktien-Gesellschaft sich zu enthalten habe, jedoch, Falls die Stände (insbesondere mit Rücksicht auf das, der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn gegenüber bestehende Verhältniß) darauf einzugehen für billig erachten sollten, sich dieser Ansicht auch ihrerseits anzuschließen, kein erhebliches Bedenken finden werde.

Von der zweiten Kammer des Sächsischen Landtages wurden die von der Regierung in Betreff der Eisenbahnen gemachten Vorlagen einer besonderen Deputation übergeben, welche unterm 11. Februar 1846 Bericht erstattete.

Wir heben aus demselben, den darin besprochenen geschichtlichen Theil der Bahn übergehend, da derselbe im Wesentlichen nichts Anderes als das von uns im Früheren Gesagte enthält, Nachstehendes, in Bezug auf die von der Regierung verlangte Erklärung, hervor:

„Die Deputation theilt die in der Regierungsvorlage ausgesprochene Ansicht, daß, wie sehr auch die Anlagekosten für die Sächsisch-Baierische Eisenbahn sich gesteigert haben, doch deshalb an der Rentabilität des Unternehmens nicht gezweifelt werden darf. Die Verkehrs-Verhältnisse auf der Bahn haben bis jetzt die davon gehegten Erwartungen weit übertroffen; es

hat sich namentlich ein Güterverkehr herausgestellt, auf den man in dieser Ausdehnung bei weitem nicht hoffen durfte, und wenn, der großen Terrain-Schwierigkeiten ungeachtet, die Meile durchschnittlich nicht über 500000 Thlr. kosten dürfte, während wir noch Bahnen in Deutschland haben, deren Kostenbetrag auf 7—800000 Thlr. pro Meile ansteigt, so ist zu hoffen, es werden die Kosten nicht außer Verhältniß zu dem Ertrage kommen. Von Wichtigkeit ist hierbei allerdings die projektirte Ausdehnung des Süddeutschen Eisenbahnsystems, namentlich in der Richtung von Bamberg nach Frankfurt a. M., und die weiteren Verzweigungen, welche für die Sächsisch-Baierische Bahn in Aussicht stehen.

„Wenn dennoch die Deputation eine schwierige Lage des Unternehmens allerdings anerkennen muß, so unterscheidet sie hierbei vollständig und ausdrücklich zwischen Gegenwart und Zukunft. In der Gegenwart handelt es sich darum, ein Kapital von 5 Mill. Thlr. zum Fortbau der Bahn aufzubringen, und daß hierfür die Verhältnisse nicht günstig sind, wird Niemand verkennen, dem die augenblickliche Gestaltung der Geldverhältnisse in Deutschland, ja in ganz Europa, nicht fremd geblieben ist. Die kolossalen Eisenbahn-Unternehmungen in allen civilisirten Staaten und die augenblickliche Ableitung der flüssigen Zirkulationsmittel in ungewohnte Wege, verbunden mit Besorgnissen vor Dem, was noch kommen könnte und auf dem Papiere steht, haben ihre Wirkung auf den Werth des Geldes ernst genug zu äußern begonnen, und wenn auch diese Erscheinung als korrektiv für unsolide und ungemessene Unternehmungen nützlich und nothwendig ist, so entgehen leider doch auch die solidesten Unternehmungen dem erschwerenden und nachtheiligen Einflusse dieser Verhältnisse nicht.

„Wenn hiernach die Gesellschafts-Organe der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn die Besorgniß ausgedrückt haben, daß ohne kräftige Beihülfe des Staates, sowohl hinsichtlich seines Antheils an der zu beschaffenden Summe als auch namentlich durch die für das Unternehmen durch weitere Begünstigungen zu erhöhende Sicherheit, die Aufbringung der erforderlichen Summe, wenn nicht unmöglich, so doch nur unter Bedingungen erreichbar sein würde, die eben sowohl dem Unternehmen als dem dabei so nahe betheiligten Staate höchst nachtheilig sein müßten, so vermag die Deputation dem nicht zu widersprechen.

„Vergegenwärtigt man sich aber die Folgen eines Zerschlagens der Verhandlungen zwischen den betreffenden Regierungen mit der Gesellschaft, so ist zwar nicht zu verkennen, daß die Kompagnie, bei der Klarheit und Bestimmtheit der vertragsmäßigen Verpflichtungen, dabei sehr wahrscheinlich den Kürzeren ziehen müßte, eben so wenig aber, daß die nothwendig dann vorerst eintretende Verwickelung der Verhältnisse, der Umstand, daß die Kompagnie zu durchgängiger Anlegung einer mit Dampfkraft zu befahrenden Bahn (die im höheren Interesse doch sehr gewünscht werden muß) nach Ansicht der Deputation nicht angehalten werden kann, und die dann unvermeidliche Verzögerung in der Ausführung des ganzen Unternehmens, gegenüber den vertragsmäßigen Verpflichtungen, welche die Regierung zu dem Nach-

barstaate eingegangen ist, auch dem Staate wohl zu beachtende augenblickliche Nachtheile und Verlegenheiten bereiten müßte.

„Mußte deßhalb auch aus diesem Gesichtspunkte die Deputation für die beanspruchte erweiterte Unterstützung des Staates und eine gütliche Vereinigung zwischen letzterem und der Kompagnie sich bestimmt fühlen, so hatte sie, bevor sie einen definitiven Entschluß hierüber zu Abgabe einer Erklärung an die geehrte Kammer faßte, sich noch mit der nahe liegenden, wichtigen Frage zu beschäftigen, ob nicht unter den gegenwärtigen, schwierigen Verhältnissen die Sächsisch-Baierische Eisenbahn-Kompagnie geneigt sein könnte, das Eigenthum der Bahn und den Fortbau derselben an den Staat unter Bedingungen zu überlassen, welche eine solche Uebernahme im Staats-Interesse rathsam erscheinen lassen würden.

„Es läßt sich gar nicht verkennen, daß mehr als ein Grund für ein derartiges Abkommen sprechen würde, und wenn im Allgemeinen in Deutschland die Ansichten darüber mehr und mehr sich zu vereinigen scheinen, daß der Staatsbau bei Eisenbahnen vor dem durch Privaten im allgemeinen Staats-Interesse den Vorzug verdiene, wenn unsere Staats-Regierung selbst neuerlich zu dieser Ansicht zu kommen scheint, und wenn endlich in der unterzeichneten Deputation mehrere treue Bekenner derselben sich befinden — und der unterzeichnete Bericht-Erstatter zählt sich dazu, hat dies auch in seinem Berichte am vorigen Landtage ausgesprochen, — so darf die geehrte Kammer überzeugt sein, daß die hier aufgestellte Frage der sorgsamsten Beleuchtung von mehr als einer Seite unterworfen worden ist. — Die Deputation bemerkt dies ausdrücklich, weil die Rücksicht auf den Theil des Berichts, welcher für die öffentliche Berathung nicht geeignet ist, ihr einige Zurückhaltung hier auferlegte.

„An der Geneigtheit der Aktionäre, die Bahn dem Staate zu überlassen, glaubt die Deputation nicht zweifeln zu dürfen; wohl aber bezweifelt sie, daß, Falls der Staat den Aktionären mit darauf bezüglichen Anerbietungen entgegenkommen müßte und würde, eine solche Ueberlassung dann noch unter Bedingungen ausführbar sein möchte, zu welchen der gegenwärtige Stand der Aktien Aussicht geben könnte. Die Deputation ist vielmehr der Meinung, daß ein derartiges Anerbieten Seitens des Staates in den Augen der Aktionäre den Werth ihres Besitzes sofort wesentlich wieder herstellen und erhöhen würde. Ließe sich eine derartige Erhöhung unschwer voraussehen, Falls der Staat die Absicht ausspräche, die Bahn den Aktionären abzukaufen, so würde sie nicht minder eintreten, wenn derselbe die Aktien im freien Verkehre ankaufen wollte. Es würde dies nicht unbemerkt geschehen können und diese Papiere sicher schnell nach dem Paristande bringen.

„Muß hiernach die Deputation die Ansicht aussprechen, daß eine Erwerbung der Bahn wesentlich unter den zeitherigen Anlagekosten, also mit einem Verluste der Aktien-Inhaber von einigem Belang, nicht zu erreichen sein würde, daß es selbst des Staates kaum würdig sein möchte, wenn derselbe die Schwierigkeit der Lage, in welche die Aktionäre, und, wie weiter oben dargethan worden ist, nicht ohne moralische Verantwortung des Staa-

tes augenblicklich gebracht worden sind, benutzte, um ihnen, vielleicht unter Verlängerung der Schwierigkeit und Ungewißheit, die Bahn mit Verlust für sie wieder abzunehmen, so entsteht nur die Frage, ob, ganz abgesehen von einem solchen Vortheile, der Stand der Verhältnisse für den Staat so verändert ist, um ein Zurückgehen von den am vorigen Landtage gefaßten Beschlüssen, rücksichtlich der längsten und kostspieligsten Bahn im Lande, zu rechtfertigen.

„Diese Frage konnte sich die Deputation bejahend nicht beantworten. Waren es vorzugsweise finanzielle Rücksichten, welche gegen den Staatsbau entschieden haben, so läßt sich nicht verkennen, daß das Gewicht dieser Rücksichten seit jener Zeit sich eher verstärkt als vermindert hat, und daß die Möglichkeit, ohne eine Staats-Anleihe dem Bedarfe der nächsten Zukunft zu genügen, wie die Deputation mit der Regierung lebhaft wünschen muß, augenblicklich verschwinden würde, Falls man auf eine sofortige Erwerbung und weitere Ausführung der Sächsisch-Baierischen Bahn durch den Staat eingehen wollte.

„Wollte man aber annehmen, daß die der Sächsisch-Baierischen Bahn zu gewährenden neuen Zugeständnisse einen ausreichenden Grund abgeben müßten für deren Erwerbung, so würde dieser Grund auch am vorigen Landtage für Ausführung der Sächsisch-Schlesischen Bahn durch den Staat haben sprechen müssen, da die Sächsisch-Baierische Bahn jetzt noch nicht einmal vollständig so große Zugeständnisse gewährt erhalten soll, als der Sächsisch-Schlesischen Bahn zugestanden worden sind. Noch weniger werden die Zugeständnisse für die Sächsisch-Baierische Bahn dasjenige Maaß der Staats-Begünstigung erfüllen, innerhalb welches die vorige Stände-Versammlung überhaupt sich für den Bau durch Privaten und gegen den Staatsbau erklärt hat.

„Die Deputation muß hiernach die Ansicht aussprechen, daß die augenblickliche schwierige Lage des Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Unternehmens doch nicht von der Art ist, daß eine Erwerbung der Bahn durch den Staat unter sehr vortheilhaften Bedingungen erwartet werden könne, Falls die Regierung mit einem darauf sich beziehenden Anerbieten entgegen zu kommen hätte, und daß gegen eine Erwerbung der Bahn, ungefähr für die Anlagekosten, zur Zeit mindestens dieselben Gründe sprechen, welche Regierung und Stände am vorigen Landtage gegen das System des Staatsbaues bestimmt haben. Die Deputation glaubt, daß die Erwerbung der Sächsisch-Baierischen Bahn durch den Staat wohl unbedenklich der Zukunft überlassen werden könne.

„Die Deputation muß ferner wiederholen, daß eine sofortige Erwerbung der Bahn den für die nächste Zukunft aufgestellten Finanzplan rücksichtlich der außerordentlichen Staatsbedürfnisse gänzlich stören müßte, und fügt schließlich noch einen Grund gegen die Idee der Erwerbung der Bahn hinzu, der nicht unwichtig erschien: es ist die große Dringlichkeit der Zeit, für den Fortgang des Unternehmens. Die Mittel der Kompagnie sind zu Ende; es muß nun ein Uebereinkommen sofort getroffen werden, wenn der Bau nicht

ins Stocken gerathen und die Vollendung der Bahn noch weiter verzögert werden soll.

„Wollte man aber Unterhandlungen über eine Erwerbung der Bahn für den Staat eröffnen, so würde darüber und der erforderlichen Berufung einer General-Versammlung mindestens ein halbes Jahr Zeit vergehen und ein höchst unerwünschtes und nachtheiliges Interimisticum rücksichtlich des Baues entstehen.

„Aus allen diesen Gründen hat die Deputation von einem Antrage auf sofortige Erbauung der Bahn für den Staat absehen zu müssen geglaubt, vielmehr, unter Zugrundelegung der weiter oben angeführten Motive, sich für eine bejahende Beantwortung der Frage, ob der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Kompagnie erneuerte Staatsbegünstigungen zugestanden werden mögen, entschieden.

„Die zweite Frage anlangend, ob gerade diejenigen Zugeständnisse bevorwortet werden können, über welche, mit Ausnahme eines Punktes, die Regierung mit der Kompagnie sich vorläufig verständigt hat, so hat zunächst die Deputation zu jedem einzelnen Punkte Folgendes zu bemerken:

„Zu Punkt 1. Die Feststellung eines Baukapitals von 11 Mill. Thlr. gründet sich auf die weiter oben enthaltene Annahme, und nach der Versicherung der Herren Regierungs-Kommissare steht zu hoffen, daß damit auszukommen sein werde.

„Zu Punkt 2 und 3. Der Erklärung vom 24. April 1841 gemäß würde der Mehrbedarf von 5 Mill. Thlr. zu beschaffen sein wie folgt: durch die königlich sächsische Regierung 1,000000 Thlr., die herzoglich sachsen-altenburgische Regierung 250000 Thlr., zusammen: 1,250000 Thlr.; durch die Kompagnie: 3,750000 Thlr.

„Nach der vorläufigen Zusicherung vom 26. Mai v. J. dagegen würden sich die 5 Mill. Thlr., wie folgt, repartiren: königlich sächsische Regierung 1,333333 Thlr. 10 Ngr., herzoglich sachsen-altenburgische Regierung 333333 Thlr. 10 Ngr., zusammen 1,666666 Thlr. 20 Ngr.; die Kompagnie: 3,333333 Thlr. 10 Ngr. = 5 Mill. Thlr.

„Hierzu ist Folgendes zu bemerken: a) Bei den ursprünglichen Zusicherungen an die Sächsisch-Baierische Kompagnie ging man von der Ansicht aus, daß die betreffenden Regierungen zusammen ungefähr ein Drittheil des Baukapitals übernehmen und dafür mit Zinsengenuß zurückstehen sollten, so lange, bis die Aktionäre nicht 4 Proc. Zinsen hätten. Die Zusicherung ward aber auf ein Viertheil des Baukapitals beschränkt, weil die Regierungen zugleich die Verpflichtung übernahmen, die Aktienzinsen während der Bauzeit vorzuschießen, in so weit dieselben durch den theilweisen Betrieb nicht gedeckt würden und man annahm, daß durch diese Zinsenvorschüsse, welche vertragsmäßig dem Staatsantheile zuzuwachsen hatten, der Letztere von einem Viertheil auf ein Drittheil sich erhöhen werde. Die Betriebs-Erträgnisse auf den Streckenfahrten sind indessen so günstig gewesen, daß diese Voraussetzung sich nicht erfüllt hat; die Zinsenvorschüsse des Staates betragen vielmehr bis zum 27. Oktober vorigen Jahres erst 98228 Thlr. 16 Ngr. 7 Pf., und da

mit Grund erwartet werden darf, daß mit weiterer Eröffnung der Bahn die Betriebs-Erträgnisse mindestens nicht ungünstiger als zeither sich gestalten werden, so hofft die Regierung, daß die Zinsenvorschüsse die Hälfte der dafür ursprünglich veranschlagten Summe nicht übersteigen werden, und nimmt an, daß durch diese Differenz die jetzt ausgesprochene stärkere Betheiligung des Staates bei dem neu aufzubringenden Anlagekapitale ganz oder theilweise sich ausgleichen werde.

„Die Zukunft wird lehren, ob und in wie weit diese Voraussetzung sich erfüllen werde. Auch die Deputation hofft, daß das Verhältniß zwischen wachsendem Zinsenbedarf und wachsenden Betriebs-Erträgnissen sich nicht ungünstiger gestalten werde als zeither. Unbemerkt kann aber freilich nicht bleiben, daß die Verbindlichkeit der Regierungen, jenen Zinsenausfall vorzuschießen, mit der sehr verlängerten Bauzeit in demselben Maaße verlängert wird, was nothwendig von für die Staatskasse ungünstigem Einflusse auf die Höhe dieses unverzinslichen Vorschusses sein muß und wird.

„b. Die Bestimmung, daß die Staats-Regierungen ihren Antheil an dem Mehrbedarf erst nach Verwendung des Kompagnie-Antheils sukzessiv zu leisten haben, ist in sofern von Vortheil, als die Staatskassen dadurch der Nothwendigkeit entgehen, sofort und mit einem Male für Aufbringung der erforderlichen Summe zu sorgen, und als, da der Staatskasse für ihren Antheil während der Bauzeit kein Zinsengenuß zusteht, das Opfer, welches dieselbe dabei bringt, durch eine spätere Einzahlung etwas vermindert wird.

„c. Der obigen Berechnung der verschiedenen Beitrags-Quoten zu dem Mehrbedarf liegt die Annahme zum Grunde, daß die herzoglich sachsen-altenburgische Regierung dem von der diesseitigen Regierung vorläufig getroffenen Abkommen für ihren Antheil beitreten werde. Die Vorlage bemerkt, daß die gedachte Regierung durch vorliegende Beschlüsse ihrer Landschaft zeither behindert gewesen sei, sich darüber zu erklären, daß jedoch mit allem Grunde zu hoffen sei, die herzoglich sachsen-altenburgische Regierung werde ihre dem sächsisch-baierischen Unternehmen schon vielfach bewiesene Geneigtheit auch in dem vorliegenden Falle bethätigen und sich entschließen, die für dasselbe zu übernehmenden Verpflichtungen antheilig zu vertreten. Sollte diese Hoffnung jedoch nicht in Erfüllung gehen, so würde allerdings der von der königlich sächsischen Regierung zu gewährende Antheil an dem Mehrbedarf sich etwas steigern, indem eine Verbindlichkeit der herzoglich sachsen-altenburgischen Regierung nur bis zu der Höhe ihres Antheils an dem vierten Theile des Anlagekapitals, nach der Erklärung vom 24. April 1844, Platz ergreifen könnte.

„Hiernach würde sich die Regierung dann so stellen, daß zu dem Mehr-Bedarf die königlich sächsische Regierung 83333 Thlr. mehr, nämlich 1,416666 Thlr. 20 Ngr., die sachsen-altenburgische nur 250000 Thlr., zusammen 1,666666 Thlr. 20 Ngr. zu leisten hätten.

„Die Deputation spricht die zuversichtliche Erwartung aus, daß es der diesseitigen Regierung gelingen werde, die herzoglich sachsen-altenburgische Regierung zur Annahme und Gewährung des beabsichtigten Abkommens zu

vermögen, da offenbar die herzoglich sachsen-altenburgische Regierung ein gleichmäßiges Interesse an dem Unternehmen und an einer gütlichen Beseitigung der entstandenen Schwierigkeiten hat, und da von der Gesellschaft bei der Wahl der Linie große Opfer gebracht worden sind, um den, dem Interesse des Herzogthums Sachsen-Altenburg entsprechenden Wünschen der gedachten Regierung vollständig Genüge zu leisten.

„Die Deputation wird sich gestatten, weiter unten einen hierauf bezüglichen Antrag zu stellen.

„Zu Punkt 4. Die Deputation hat sich vollständig damit einverstanden, zu erklären, daß und in welcher Weise von Seiten der hohen Staats-Regierung Vorsorge getroffen ist für den Fall, daß auch die Summe von 5 Mill. Thlr. den Bedarf zu gänzlicher Vollendung des Unternehmens nicht vollständig decken sollte. Denn, steht auch zu hoffen, daß mit der gedachten Summe auszukommen sein werde, so haben doch die zeitherigen Erfahrungen die Unzuverlässigkeit der Voranschläge zu sehr gezeigt, als daß (insbesondere bei Bauten, wie sie noch vorliegen) an die Möglichkeit einer noch weiteren Ueberschreitung nicht gedacht werden könnte. Der wirkliche Eintritt eines noch weiteren Mehrbedarfs würde aber dieselben Verlegenheiten und Ansprüche, deren Beseitigung der Zweck des gegenwärtigen Uebereinkommens ist, mehr oder minder aufs Neue hervorrufen, und es ist gewiß sehr zweckmäßig, daß das für diesen Fall in Punkt 4 getroffene Abkommen die Regierungen im Voraus von erneuerten Ansprüchen an unverzinsliche Beschaffung von Mitteln unter eventueller Verzichtleistung von Zinsen und Dividende, die Gesellschaft aber von jeder Verlegenheit befreit, welche ihr ein möglicher weiterer Geldbedarf bereiten könnte. Sollte die Nothwendigkeit eines weiteren Zuschusses eintreten, so würden die Regierungen denselben zwar zu leisten haben, aber rücksichtlich der Zinsen, bei der Priorität vor dem Aktienkapital sicher sein.

„Die Deputation findet sich aber bei diesem Punkte zu zwei Bemerkungen veranlaßt. Zunächst scheint die Bestimmung, daß der eventuell von der Staats-Regierung vorzuschießende Mehrbedarf unter gleichen Bedingungen, wie die von der Gesellschaft nach Punkt 2 zu kontrahirende Anleihe geleistet werden soll, vorkommendenfalls noch einer Erläuterung und Abänderung zu bedürfen, da, wenn die Gesellschaft ein Lotterie-Anlehen beschließen sollte, der Staat sich darauf wohl kaum einlassen könnte, sondern sich einen festen Zins- und Tilgungsfuß für solchen Fall bedingen müßte. Doch ist dies ein untergeordneter Punkt der Ausführung des Vertrages.

„Die zweite Bemerkung bezieht sich auf die Betheiligung des Herzogthums Sachsen-Altenburg. Sollte wider alles Erwarten die dasige Regierung auf die neuerlichen Zugeständnisse nicht mit eingehen wollen, so würde es sich von selbst verstehen, daß dieselbe auch auf die Feststellung in Punkt 4 keinen Anspruch machen könnte, vielmehr im eintretenden Falle eines Bedarfs von mehr noch als 11 Mill. Thlr. Anlagekapital, nach der Erklärung vom 24. April 1841, ihren Antheil an dem Mehrbedarf (5 Proz. des Ganzen) unverzinslich während der Bauzeit und unter eventuellem Rücktritte für Zin-

sen und Dividende, ganz wie ihren übrigen Antheil an dem Unternehmen, zu beschaffen haben würde.

„Zu Punkt 5. Das Zugeständniß einer 5jährigen Zinsen-Garantie Seitens des Staates für das Aktienkapital von der Betriebs-Eröffnung an, ist ein völlig neues und von der Gesellschaft beansprucht worden, um den Kredit des Unternehmens zu erhöhen und eine größere Gleichstellung mit der Sächsisch-Schlesischen Gesellschaft zu erlangen, welcher dasselbe gewährt worden ist. Die Deputation hofft, daß dieses Zugeständniß mit keinem wirklichen Opfer für die Staatskasse verbunden sein werde, da dieselbe mit ihrem ganzen Antheile am Unternehmen ohnehin zurückstehen muß, so lange der Betrieb den Aktionären nicht 4 Proz. Zinsen gewährt, und nach den zeitherigen Erfahrungen keinesweges zu besorgen ist, es werde derselbe so schlechte Rechnung geben, daß nicht allein auf den Staats-Antheil keine Zinsen ausfallen sollten, sondern auch noch zugeschossen werden müßte, um den Aktionären 4 Proz. auf ihr Kapital zu gewähren. Die Deputation hält deßhalb diesen Punkt für ziemlich unbedenklich.

„Zu Punkt 6. In der Erklärung vom 28. März v. J. ward der Gesellschaft bereits zugesichert, daß der zur Verzinsung des gesammten Anlage-Kapitals, ausschließlich des Regierungs-Antheils, zu 4 Proz. während der Bauzeit erforderliche Bedarf von den Regierungen der Aktien-Gesellschaft vorgeschossen und nach vollendeter Herstellung der Bahn als integrirender Bestandtheil des Anlagekapitals dem Antheile der Regierungen an letzterem hinzugeschlagen werden soll. Diese Zusicherung entspricht vollkommen dem ursprünglichen Vertragsverhältniß, enthält demnach nichts Neues und ist lediglich hier zu wiederholen gewesen.

„Zu Punkt 7. Die Erklärung vom 24. April 1841 enthielt unter 6 die Bestimmung, daß, in sofern die Bahn nicht schon früher im Wege freier Vereinigung in den alleinigen Besitz der Regierungen übergegangen sein sollte, nach Ablauf des 25sten Betriebsjahres, von Eröffnung der ganzen Bahnlinie an gerechnet, die Regierungen das Recht haben sollten, das Eigenthum der Eisenbahn nebst Zubehör mittelst Kaufs für ihre resp. Staaten zu erwerben. Die Bedingungen, unter welchen dieses Recht solle ausgeübt werden können, sind in gedachtem Punkte 6 enthalten.

„In dem Plane, welcher bei dem vorigen Landtage von der hohen Staats-Regierung über das unter Mitwirkung des Staates auszuführende Eisenbahnsystem den Ständen vorgelegt wurde, waren unter III. 6. d. und e. und 7. folgende Bestimmungen enthalten: 6. d) Der Staat garantirt überdies den Aktionären die Zinsen nach 4 Proz. während eines Zeitraums von 5 Jahren nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnlinie. e) Dagegen stipulirt sich derselbe das Recht, nach 15jährigem Bestehen der Bahn die Aktien, gegen Zahlung des Nennwerthes, ganz oder zum Theil, letzterenfalls durch sukzessive Ausloosung, an sich zu kaufen und dadurch alleiniger Eigenthümer der Bahn zu werden. 7) Die vorstehend unter d) erwähnte 5jährige Zinsen-Garantie kann auch auf die Aktien der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn nachträglich ausgedehnt werden, vorausgesetzt, daß sich

die betreffende Gesellschaft hinsichtlich des Rückkaufs der Bahn durch den Staat der unter e) gedachten Bedingung unterwirft.

„Die Stände-Versammlung lehnte jedoch den Punkt e ab, indem sie die Ansicht aussprach, daß, wenn auch anzuerkennen sei, daß es für den Staat von Werth sein könne, sich ein Rückkaufsrecht der Bahnen in nicht zu entfernter Zukunft vorzubehalten, man doch wohl zu weit gehe und den Zweck gefährde, wenn man die Aktionäre bedrohe, schon nach 15jährigem Betriebe der Bahnen ein solches Recht geltend zu machen und den Aktionären zwar den Nennwerth der Aktien, aber in keinem Falle, auch bei sehr guter Rentabilität der Bahn, irgend etwas mehr zu gewähren. Auch ward, wenn man in dem Rückkaufsrecht für den Staat hauptsächlich nur die Möglichkeit finden könne, Veranstaltungen, die derselbe aus guten Gründen jetzt treffe, wieder rückgängig zu machen, bezweifelt, daß nach 15 Jahren schon das Gewicht jener Gründe sich so wesentlich vermindert haben werde, um jene Möglichkeit nach so kurzer Zeit in so hohem Grade wünschenswerth erscheinen zu lassen, daß sich für deren Erlangung namhafte Opfer in der Gegenwart rechtfertigen ließen.

„Es ward deßhalb in den für die Eisenbahn-Angelegenheiten fernerweit einzuhaltenden Plan der Satz aufgenommen: „Dagegen stipulirt sich derselbe (der Staat) das Recht des Rückkaufs der Bahn nach den für die Sächsisch-Baiersche Bahn in der Erklärung vom 24. April 1841 Punkt 6 festgestellten Grundsätzen."

„Den weiter oben angeführten Punkt 7 des Planes lehnten, als Folge hiervon, die Stände ab und bemerkten, daß ohnehin die Kompagnie schwerlich geneigt sein werde, lediglich für eine Zinsen-Garantie zu 4 Proz. auf 5 Jahre, das Rückkaufsrecht des Staates um 10 Jahre früher als ursprünglich bedungen, und lediglich auf das Anlagekapital eintreten zu lassen.

„Von der Staats-Regierung ward aber bei der Berathung bemerkt, daß sich dieselbe vorbehalten müsse, nach Befinden bei der nächsten Stände-Versammlung auf diesen Punkt zurückzukommen, da, wenn auch an einer endlichen Rentabilität der Sächsisch-Baierischen Bahn nicht zu zweifeln sei, dennoch wohl Verhältnisse eintreten könnten, welche die Gleichstellung dieser Bahn rücksichtlich der vom Staate zu gewährenden Unterstützung für die Regierung wünschenswerth machen könnten.

„Da die Regierung nun in den Fall gekommen ist, der Sächsisch-Baierschen Eisenbahn-Gesellschaft Zugeständnisse zu machen, welche die bei Begründung des Unternehmens vom Staate übernommenen Verpflichtungen überschreiten, so hat sie, wenngleich sich die Stände gegen eine schon nach 15 Jahren auszuübendes Rückkaufsrecht bei neuen Bahnen erklärt hatten, doch hier geglaubt, sich ein solches Zugeständniß bedingen zu müssen in dem beanspruchten Rechte, die Bahn anstatt nach 25, schon nach 15 vollen Betriebsjahren, übrigens aber nicht nur für das Anlagekapital, sondern nach den ursprünglich festgestellten Rückkaufsbedingungen, für den Staat erwerben zu können.

„Die General-Versammlung der Kompagnie hat jedoch sich das Recht des während 25 Jahren ungestörten Besitzes der Bahn nicht schmälern lassen wollen, hat deßhalb, wie weiter oben schon bemerkt, zwar die Zugeständnisse der Regierung angenommen, aber das Gegenzugeständniß abgelehnt, und an diesem Differenzpunkt ist bis jetzt das gütliche Abkommen zwischen der Regierung und der Kompagnie gescheitert. Die Angelegenheit steht aber so, daß, Falls von Seiten der Regierung auf die wegen des Rückkaufsrechts gestellte Anforderung Verzicht geleistet wird, dann der übrige Theil des eventuell abgeschlossenen Vergleichs bindend für die Kompagnie ist.

„Die Majorität der Deputation muß der Regierung vollständig darin beipflichten, daß die Erlangung des Rechtes für den Staat, nach 15jährigem Bestehen schon die Bahn zurückkaufen zu können, von politischem und finanziellem Werthe für den Staat sein würde. Von politischem, weil die Ueberzeugung sich immer mehr geltend macht, daß die Ueberlassung eines so tief eingreifenden Verkehrsmittels, wie die Eisenbahnen es sind, an Private nicht vortheilhaft für die Erreichung der dabei in Frage kommenden Staats-Interessen ist, die leicht mit den Privat-Interessen der Aktionäre kollidiren können; von finanziellem Werthe aber, weil, je länger der Bahn Zeit gelassen wird, ihre Rentabilität zu entfalten, um so mehr zu erwarten ist, daß sich dieselbe steigern und der Staat in den Fall kommen werde, größere Opfer zu bringen, um die Bahn zu erlangen, deren Kaufpreis sich nach der Höhe der Rente richten soll. Die Majorität der Deputation hätte deßhalb gewünscht, daß es der Regierung gelungen wäre, jene Berechtigung zu früherem Rückkauf der Bahn von der Gesellschaft zu bedingen, glaubt auch, es sei wohl zu erwarten gewesen, daß letztere, in gerechtem Anerkenntniß des Entgegenkommens der Regierung durch Zugeständnisse, welche die vertragsmäßigen Verpflichtungen des Staates wesentlich überschreiten, auch ihrerseits durch jenes Zugeständniß den Wunsch bethätigt hätte, die ganze Angelegenheit in gütlichem Einverständniß zu ordnen.

„Da dies jedoch leider nicht geschehen ist, so kann es sich nur noch darum handeln, die Frage zu beantworten: ob der Werth des streitigen Zugeständnisses für den Staat wichtiger sei als die Gründe, welche weiter oben die Deputation für ein baldiges und gütliches Ordnen dieser Angelegenheit entwickelt zu haben glaubt, und ob ferner zu hoffen ist, daß die Differenz in einer andern Weise beseitigt werden könne als von Seiten des Staates durch Aufgeben des verlangten Zugeständnisses.

„Beide Fragen glaubt die Deputation verneinen zu müssen. — Waren es vorzugsweise finanzielle Gründe, welche dem Staatsbau der Eisenbahnen in Sachsen sich entgegenstellten, so ist wohl anzunehmen, daß das Gewicht dieser Gründe in Beziehung auf die unter allen sächsischen Bahnen bei Weitem das größte Kapital erfordernde Bahn nicht zunächst sich erledigen werde. Faßt man aber den Kaufpreis ins Auge, so ist wohl zu erwägen, daß eine Erwerbung der Bahn durch den Staat unter den Anlagekosten weder in 15 noch in 25 Jahren soll geschehen können, und daß, wenn auch die Deputation hofft, die Bahn werde einst gute Rechnung geben, doch andererseits

deren Kostspieligkeit nicht zu verkennen und deßhalb kaum anzunehmen ist, es könnte der Staat gerade bei dieser Bahn in den Fall kommen, nach 25 Jahren einen Preis weit über die Anlagekosten hinaus dafür bezahlen zu müssen. Sollte dies ja geschehen müssen, so würde es doch nur auf den Grund der Rente erfolgen können, den sie während 10 Jahren gegeben hätte, und deßhalb auch den bezahlten Preis werth sein. Es ist ferner zu erwägen, daß, Falls der Staat es früher als nach 25 Jahren in seinem Interesse fände, das Eigenthum der Bahn zu erwerben, dies durch Vereinigung mit der Gesellschaft ja immer geschehen könnte, so wie, daß der Weg der sukzessiven Erwerbung der Bahn durch in geeigneten Momenten bewirkten Ankauf der im Verkehre befindlichen Aktien ja auch offen bleibt. Aus allen diesen Gründen hält die Deputation das von der Staats-Regierung beanspruchte, von der Kompagnie verweigerte Zugeständniß doch nicht für so wichtig, um durch dessen Festhalten die Ordnung der ganzen Angelegenheit zu stören oder doch wesentlich zu verzögern.

„Eine andere Beseitigung der Differenz als durch Nachgeben von Seiten der Regierung, läßt sich nach Ansicht der Deputation nicht erwarten, weil nicht verkannt werden darf, daß seit der General-Versammlung der Kompagnie am 27. Juni v. J. die Ungunst des Publikums für Eisenbahn-Unternehmungen und die Schwierigkeit der Geldverhältnisse sich wesentlich gesteigert haben. Es ist damit auch die Lage des ganzen Unternehmens eine schwierigere geworden, und man kann nicht annehmen, daß eine neue General-Versammlung, deren Zusammenberufung übrigens mit sehr zu vermeidendem Zeitverluste verknüpft sein würde, geneigter sein werde, das von der hohen Staats-Regierung beanspruchte Zugeständniß ganz oder theilweise zu gewähren.

„Nach allem Vorstehenden und der sorgsamsten Erwägung der schwierigen Angelegenheit in ihrem ganzen Zusammenhange, ist die Deputation, mit Ausnahme eines Mitgliedes, welches seine abweichenden Ansichten in der Kammer darzuthun sich vorbehält, zu dem Ergebnisse gekommen, eine gütliche Vereinigung darüber mit der Kompagnie anzurathen und beantragt deßhalb bei der hohen Kammer, den in der Regierungsvorlage enthaltenen Antrag: „daß die Stände-Versammlung der unter dem 26. Mai v. J. gegen das Direktorium der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Kompagnie abgegebenen Erklärung ihre Zustimmung ertheile und sich damit einverstehe, daß die darin enthaltenen Bestimmungen dem mit der gedachten Aktien-Gesellschaft über die Mitwirkung des Staates bei der nöthig gewordenen Ergänzung des Anlage-Kapitals bis zur Höhe des wirklichen Bedarfs zu treffenden Abkommen zu Grunde gelegt werde," zu genehmigen und zugleich die hohe Staats-Regierung zu ermächtigen: auf das in Punkt 7 der gedachten Erklärung vom 26. Mai v. J. beanspruchte Gegenzugeständniß der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Kompagnie zu verzichten.

„Hiernächst rathet die Deputation, unter Bezugnahme auf das weiter oben über das Verhältniß der herzoglich sachsen-altenburgischen Regierung zur gedachten Bahn und deren zur Zeit noch nicht erfolgte eventuelle Zu-

stimmung zu dem beabsichtigten Abkommen Angeführte, der geehrten Kammer an, im Vereine mit der ersten Kammer bei der hohen Staats-Regierung zu beantragen: „es wolle hochdieselbe alle ihr zu Gebote stehenden Mittel anwenden, um die Zustimmung der herzoglich sachsen-altenburgischen Regierung zu dem mit der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Kompagnie zu treffenden Abkommen und zur Uebernahme der daraus hervorgehenden antheiligen Verpflichtungen der gedachten hohen Regierung zu erlangen."

„Endlich gestattet sich noch die Deputation, unter Rücksicht auf die Wichtigkeit für den Erfolg des ganzen Unternehmens, der geehrten Kammer anzurathen, im Vereine mit der ersten Kammer bei der hohen Staats-Regierung zu beantragen: „es wolle hochdieselbe die zweckmäßigste und sichere Ausführung der großen Brückenbauten über die Göltzsch und die Elster eifrigst überwachen und für die Beschaffung aller erreichbaren Garantieen für das Gelingen dieser Bauten möglichst besorgt sein."

„Die Deputation hatte sich vor Feststellung ihres Gutachtens über die beantragte Erklärung mit den zwei Fragen zu beschäftigen: 1) ob eine Erweiterung der, der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Kompagnie durch die Erklärung vom 24. April 1841 Seitens des Staates zugestandenen Begünstigungen, überhaupt bevorwortet werden könne oder nicht, und 2) ob speziell diejenige Erweiterung, welche die hohe Staats-Regierung durch Erklärung vom 26. Mai v. J. der Kompagnie angeboten hat, in allen sieben Punkten zu genehmigen, und ob, dem Antrage der Kompagnie gemäß, die unter 7 von Seiten der Regierung gestellte Bedingung aufzugeben sei.

„Die erste, oben aufgestellte Frage muß entschieden verneint werden, wenn man dabei alle, in der Gegenwart gegebenen Verhältnisse unberücksichtigt lassen und lediglich sich an das durch die Erklärung vom 24. April 1841 festgestellte Vertrags-Verhältniß zwischen dem Staate und der Kompagnie halten will. Es ist ganz unbezweifelt und auch von der Kompagnie nicht bestritten worden, daß der weiter oben angeführte, an das Direktorium der Kompagnie unter dem 28. März v. J. gerichtete Erlaß alle Zugeständnisse über die Betheiligung des Staates an dem erforderlichen Mehrbedarf enthält, welche bei einer, der Kompagnie günstigen Auslegung der Erklärung vom 24. April 1841 nur beansprucht werden können. Von einem Rechts-Anspruch an ein Mehreres kann (darüber war auch die Deputation nicht einen Augenblick im Zweifel) in keiner Weise die Rede sein.

„Anders möchte freilich die Beantwortung der gedachten Frage erfolgen müssen, wenn man sie aus dem Gesichtspunkte der Billigkeit beleuchtet und sich die Lage des Unternehmens vergegenwärtigt, Falls ein Uebereinkommen zwischen dem Staate und der Kompagnie in Güte nicht zu erreichen wäre.

„Die Billigkeitsgründe für erweiterte Begünstigungen anlangend, so ist weiter oben *) dargethan worden, daß die Hauptursache des großen Mehr-

---

*) Es ist hier nämlich gesagt:

„In das Bau-Projekt ward eine Zweigbahn von Werdau nach Zwickau, namentlich zur Erreichung der dasigen bedeutenden Kohlenwerke und zu Er-

Bedarfs und der davon hervorgerufenen schwierigen Lage des Unternehmens in der Mangelhaftigkeit der Voranschläge beruht. Diese Voranschläge sind aber durch technische Beamte des Staates, unter Kognition der Regierung, entworfen worden, und letztere hat damit, nach Ueberzeugung der Deputation, wenn auch keine rechtsverbindliche, sicher doch mehr oder weniger eine moralische Verantwortung dafür übernommen. Die Aktienzeichner waren offenbar weit weniger in dem Falle, die Richtigkeit oder Unrichtigkeit dieser Voranschläge zu beurtheilen, als die Staats-Regierung, und sie mußten der Letzteren, welche auf Grund der Ermittelung ihrer technischen Beamten die Feststellung des Baukapitals zu 6 Mill. Thlr. ausdrücklich genehmigt hatte, vertrauen, daß hierbei nicht eine so arge, wenn auch unabsichtliche Täuschung, unterlaufen werde, als sich nun ausgewiesen hat. Wäre bei Aufstellung der Voranschläge und Bestimmung des Baukapitals genauer verfahren worden, als geschehen ist, und hätte sich hiernach damals schon die Nothwendigkeit eines weit höheren Baukapitals als 6 Millionen Thlr. ergeben, so würde,

---

füllung des ständischen Antrages, begriffen, und für das ganze Unternehmen die Summe von 6 Mill. Thlr. als erforderliches Anlagekapital festgestellt. Diese Summe beruhte auf Folgendem: Als man zuerst eine Eisenbahn-Verbindung zwischen Sachsen und Baiern ins Auge gefaßt hatte, ward durch den sächsischen Ingenieur-Hauptmann Knebel eine Linie ermittelt und eine ganz summarische Berechnung der Kosten vorgenommen. Als jedoch die Wahrscheinlichkeit einer Ausführung des Bahn-Unternehmens näher rückte, wurden von dem Erbauer der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, Wasserbau-Direktor Hauptmann Kunz, auf Anordnung der Staats-Regierung, Detail-Vermessungen und spezielle Veranschlagungen vorgenommen. Diese waren jedoch erst bis zu dem Punkte Krimmitzschau gediehen, als die von dem Vertrage mit Baiern bedingte Nothwendigkeit eintrat, die Aktien-Gesellschaft sofort zu konstituiren und das Anlagekapital festzustellen. Man verfuhr dabei in der Weise, daß man den speziellen Voranschlag bis Krimmitzschau, 9 Meilen, zum Grunde legte, und rücksichtlich der übrigen 11 Meilen daran eine annähernde Berechnung knüpfte, indem man, wegen der dabei vor Augen liegenden größeren Schwierigkeiten, lediglich einen Zuschlag von 50 Proz. für den Unterbau Statt finden ließ. Auf diese Weise gestaltete sich der Vor-Anschlag wie folgt: Spezieller Anschlag von Leipzig bis Krimmitzschau, 9 Meilen, 2,427500 Thlr. Hiernach die übrigen 11 Meilen ungefähr 2,970000 Thlr.; Zuschlag von 50 Proz. zu dem Unterbau: 584000 Thlr. Zusammen 5,981500 Thlr., oder in runder Summe: 6 Mill. Thlr. Man nahm dabei den Bahnkörper für zwei Geleise, vor der Hand jedoch nur die Herstellung eines Geleises, und die stärkste Steigung 1 : 200 an, und sah ab von der Veranschlagung einer Ersparniß dafür, daß auf einem Theile der letzten Station wahrscheinlich Pferdekraft anzuwenden sein würde. Die Linie von Krimmitzschau ab stand noch in keiner Weise fest, und es ward in der Einladung zu der Betheiligung gesagt: daß ein, wiewohl verhältnißmäßig geringer Theil der Bahn für Pferdetransport einzurichten sein werde, dafern bei wiederholten genaueren Lokal-Expeditionen nicht auch hier noch günstigere Steigungs-Verhältnisse ermittelt werden könnten."

Auf so mangelhaften und oberflächlichen Voraussetzungen beruhte die Feststellung des Baukapitals und es ist daher nicht zu verwundern, daß die Folge davon eine der Größe dieser Mangelhaftigkeit ganz entsprechende Täuschung war. Schon die Strecke von Krimmitzschau über Werdau nach Zwickau ($2\frac{1}{2}$ Meilen), welche nach dem gedachten Voranschlage etwa 808000 Thlr. hätte kosten müssen, hat zu ihrer Herstellung eines Aufwandes von nahe an 2 Mill. Thlr. bedurft.

um Privat-Unternehmer für die Sache zu gewinnen, ganz gewiß das Maaß der Staatsbegünstigung, welches auf den Grund des Voranschlags zu 6 Mill. Thlr. genügte und gewährt ward, nicht ausreichend gewesen sein. Der Staat hätte ganz sicher dann damals schon größere Vortheile anbieten müssen, um das Unternehmen zu Stande zu bringen, und er gewährt, wenn er jetzt nachträglich erweiterte Begünstigungen ausspricht, im Grunde deßhalb nur, was er eigentlich bei ursprünglicher Feststellung der ganzen Angelegenheit sicher hätte thun müssen. Wollte man aber den Grund des großen Mehr-Bedarfs weniger in ungenügenden Voranschlägen als vielmehr in einer zu tadelnden Ausführung des Unternehmens suchen, so würden auch hierbei die Regierungen von einer moralischen Verantwortung nicht ganz freizusprechen sein, die sie durch die ihrerseits erfolgte Ernennung von zwei Direktorial-Mitgliedern und die davon bedingte Ueberwachung der Ausführung, so wie durch Ernennung des Ober-Ingenieurs der Bahn übernommen haben. Die Deputation glaubt aber, daß es vom Staate, Privaten gegenüber, am allerwenigsten zu rechtfertigen sein würde, wenn er, auf dem Buchstaben des abgeschlossenen Vertrages fußend, sich der Erfüllung einer Verpflichtung entziehen wollte, für welche eine moralische Verbindlichkeit und die höchste Billigkeit sprechen.

„Hat hiernach schon aus diesem Gesichtspunkte die Deputation sich für eine Erweiterung der Staatsbegünstigung an die Sächsisch-Baierische Eisenbahn auszusprechen, so muß sie dies eben sowohl thun, wenn sie die augenblickliche Lage dieses Unternehmens und die Folgen eines Scheiterns der Verhandlungen zwischen dem Staate und der Kompagnie für dasselbe erwägt."

Am 25. Februar 1846 begannen hierauf in der zweiten Kammer der Stände-Versammlung die Debatten. Herr Schaffrath, zur Opposition gehörig, eröffnete den Angriff gegen die Anträge in dem Geiste einer systematischen Opposition. Er wollte nichts wissen von einer Betheiligung der Regierung an dem Mehrbedarfe von 5 Millionen. Baue die Gesellschaft nicht, so müsse sie die Bahn an die Regierung verkaufen, damit diese selbst baue; dafür könne der Staat nicht verantwortlich gemacht werden, wenn eine Privat-Gesellschaft zu Grunde ginge; auch verdiene die Direktion nicht das volle Vertrauen u. s. w. Herr Georgi, Referent der Deputation, erwiederte: daß die (um die Hälfte) zu niedrigen Voranschläge von der Regierung entworfen worden wären, und im Vertrauen auf diese die Aktionäre zusammengetreten seien. Herr Brockhaus stimmte den Anträgen der Deputation bei, nur wollte er den Antrag der Regierung, daß letztere schon nach 15 Jahren Eigenthümerin der Bahn werden könne, aufrecht erhalten wissen. Hierauf folgte eine Berichtigung Seitens des Staats-Ministers v. Falkenstein. Dann trug der Abgeordnete v. Zezschwitz auf eine geheime Sitzung an, da er das, was er vorzubringen habe, nicht in öffentlicher Sitzung entwickeln zu können glaubte, was auch genehmigt wurde.

Am 26. Februar begannen die Verhandlungen mit jener geheimen Sitzung, dauerten bis 1½ Uhr; dann ging man zur öffentlichen Sitzung über, welche bis 4 Uhr fortgesetzt wurde. Der Abg. Joseph warf der Direktion

Mangel an Sparsamkeit vor, der fast sprichwörtlich geworden sei. „Der nächste Beweis hierfür sei ihm der Sächsisch-Baierische Bahnhof in Leipzig, der nicht nur weit über seinen nothwendigen, sondern auch über seinen nützlichen Zweck hinausgehe und ein eigentlicher Luxusbau geworden sei; es wären bei dieser Bahn Ueberbrückungen aufgeführt worden, die an demselben Tage, wo sie vollendet, wieder zusammengestürzt seien, und man habe dieselben zum zweiten Male aufgebaut, jedoch nur um sie demselben Ziele zuzuführen; der Bahnhof zu Krimmitzschau sei so schlecht eingerichtet, daß daselbst das Wasser keinen Abfluß habe und jetzt kostspielige Schleusenbaue nöthig würden; eine in der Nähe daselbst befindliche Ueberbrückung bilde einen spitzen Winkel, so daß man bei der Einfahrt nicht sehen könne, ob Jemand bereits von der entgegengesetzten Seite herkomme; nicht fern davon sei im Winter ein Damm mit gefrorener Erde ausgefüllt worden, der, wie mit schlichtem Erdarbeiter-Verstande hätte vorausgesehen werden können, im Sommer sich aufgelöst habe; in Göstnitz sei ein prachtvolles Restaurations-Gebäude mit dem Bahnhofe verbunden, für welches hier überhaupt kein Bedürfniß vorliege, und das nur gebaut worden zu sein scheine, um dem Direktorium durch bald nöthig werdende Reparaturen Gelegenheit zu geben, seine Thätigkeit entwickeln zu können."

Der königliche Kommissar, Geh. Regierungsrath Kohlschütter, suchte dieses zu widerlegen und äußerte unter Anderem: Der Leipziger Bahnhof der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn sei allerdings vielfach als eine Sache der Verschwendung angegriffen worden, und auch er sei der Ansicht, daß das Direktorium jedenfalls politischer gehandelt haben würde, wenn es die ästhetischen Rücksichten hier etwas weniger hätte hervortreten lassen; doch müsse man hierbei berücksichtigen, daß es im Geiste unserer Zeit liege, derartige Bauten mit einer gewissen Großartigkeit aufzuführen, und es sei daher wohl verzeihlich, wenn sich das Direktorium von dem Zeitgeiste in etwas habe hinreißen lassen; auch dürfe man die Hauptsache hierbei nicht übersehen, daß nämlich der Bahnhof in allen Theilen seinem Zwecke vollkommen entspreche, und wenn man dann noch einen Vergleich mit den Eisenbahnhöfen anderer Länder aufstellen wolle, so werde man finden, daß dieser Punkt jedenfalls überschätzt und die Herstellungskosten desselben keineswegs unverhältnißmäßig seien.

Der Abg. Poppe bemerkte unter Anderem, daß das von Herrn Joseph gerügte prachtvolle Restaurations-Gebäude am Bahnhofe zu Göstnitz gar nicht der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Kompagnie gehöre, sondern Eigenthum der Gößnitzer Schützen-Gesellschaft und von dieser erbaut worden sei.

Auch der Abg. v. Thielau nahm das Direktorium in Schutz und äußerte: daß es hart sei, über dasselbe öffentlich so zu urtheilen, wie es geschehen, ohne hinlängliche Beweise für dieses Urtheil beizubringen. Daß der Anschlag des Bahnhofes in Leipzig so enorm überschritten worden sei, davon liege die Schuld weniger an dem Direktorium als an dem Techniker, der den Anschlag gefertigt habe, und er begreife nicht, wie dieser einen Bahn-

hof, der seinem Zwecke entsprechen und solide gebaut sein solle, mit 83000 Thlr. habe veranschlagen können.

Endlich wurde die Debatte für geschlossen erklärt, und der Präsident schritt nun zur Abstimmung über die in dem Deputations-Berichte enthaltenen Anträge. Diese waren, wie bereits im Vorstehenden erwähnt, folgende:

1) Die hohe Staats-Regierung wolle auf geeignetem Wege dahin wirken, daß bei der ferneren Ausführung des Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Unternehmens so sparsam zu Werke gegangen werde, als dies ohne Gefährdung des Zweckes und der Solidität der Bahn irgend erreichbar ist;
2) die Kammer wolle der unter dem 26. Mai v. J. gegen das Direktorium der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Kompagnie abgegebenen Erklärung der Regierung ihre Zustimmung ertheilen, und sich damit einverstehen, daß die darin enthaltenen Bestimmungen dem mit der gedachten Aktien-Gesellschaft über die Mitwirkung des Staates bei der nöthig gewordenen Ergänzung des Anlagekapitals bis zur Höhe des wirklichen Bedarfs zu treffenden Abkommen, zu Grunde gelegt werden;
3) die Staats-Regierung zu ermächtigen, auf das im Punkt 7 der gedachten Erklärung vom 26. Mai v. J. beanspruchte Gegenzugeständniß der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Kompagnie (das Recht der Regierung, die Bahn statt nach 25jährigem, nach 15jährigem Bestehen für den Staat zu erwerben), zu verzichten;
4) die Staats-Regierung wolle alle ihr zu Gebote stehenden Mittel anwenden, um die Zustimmung der herzoglich sachsen-altenburgischen Regierung zu dem mit der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Kompagnie zu treffenden Abkommen und zu Uebernahme der daraus hervorgehenden antheiligen Verpflichtungen der gedachten Regierung zu erlangen; und endlich
5) es wolle die Regierung die zweckmäßigste und sicherste Ausführung der großen Brückenbauten über die Göltzsch und die Elster eifrigst überwachen, und für die Beschaffung aller erreichbaren Garantieen für das Gelingen dieser Bauten möglichst besorgt sein.

Diese Anträge wurden sämmtlich, und zwar No. 1 und No. 2 gegen 1 Stimme, No. 3 gegen 14 Stimmen, No. 4 und 5 aber einstimmig von der Kammer angenommen, dagegen aber der Antrag des Abg. Joseph mit 33 gegen 21 Stimmen verworfen.

Die erste Kammer der Stände-Versammlung trat nach mehrfachen Debatten den sämmtlichen, von der zweiten Kammer beschlossenen Anträgen, in der Sitzung vom 31. März 1846 ebenfalls bei, und erhielten die Letzteren später durch den Landtagsabschied die königliche Genehmigung.

Nachdem unterm 2. April 1846 die Direktion von der Regierung hinsichtlich dieser Beschlüsse benachrichtigt war, lag es der ersteren ob, den der Gesellschaft zufallenden Theil von 3,333300 Thlr. aufzubringen. Die nöthigen Vorarbeiten in dieser Angelegenheit waren bereits vollendet, und so

konnten denn schon am 7. April 1846 dem Gesellschafts-Ausschusse die detaillirtesten Vorlagen über die zu wählende Form der Anleihe gemacht werden. Wenn sich, in Betracht der seit längerer Zeit in dem Verkehre bestehenden widrigen Geldverhältnisse, anfänglich die Ansicht dahin festgestellt hatte, daß ein Lotterie-Anlehen mit laufenden Zinsen am leichtesten unterzubringen sein dürfte, so glaubte man doch von dieser Form wiederum absehen zu müssen, weil dieselbe aus mancherlei Gründen wohl schwerlich die Staatsgenehmigung gefunden haben würde. Die Direktion schlug daher dem Gesellschafts-Ausschusse die von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie schon erprobte Anleiheform, und zwar mit der durch die obwaltenden Verhältnisse gebotenen Abänderung vor: daß die jährlichen Zinsen auf 3⅔ Proz. erhöht werden sollten, während die sukzessive Rückzahlung der Obligationen nebst jährlich um einen Thaler steigenden Prämien unverändert anzunehmen wäre. — Für diesen Plan sprach namentlich die bereits gemachte Erfahrung, daß derselbe im Publikum Anklang gefunden, so wie der Umstand, daß der Werth der danach ausgegebenen Effekten, selbst in den Zeiten der Geldnoth, sich nicht allein stets über pari, sondern auch regelmäßig nach dem Verloosungswerthe steigend erhalten hat. Die Erhöhung des Zinsfußes der Obligationen auf 3⅔ Proz., während die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie nur 3½ Proz. gewährt, findet in der allgemeinen Erhöhung des Geldwerthes ihre hinreichende Rechtfertigung.

Die Berücksichtigung dieser Umstände bewog den Gesellschafts-Ausschuß, die Anleiheform der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie in der vorgeschlagenen Weise zu genehmigen, und es ist demnächst auch von der Staats-Regierung die Zustimmung dazu ertheilt worden.

Den Aktionären der Gesellschaft war bei dieser Anleihe in der Art ein Vorzug eingeräumt, daß sie, wenn die Anmeldung in der Zeit vom 1. bis 15. Juli erfolgte, auf 3 Aktien 2 Stück Obligationen, und auf 2 einzelne oder überschießende Aktien 1 Obligation erhalten konnten. Die Einzahlung konnte entweder gegen Erlegung von 100 Thlr. pro Stück, oder gegen Einzahlung von 10 Proz., gegen Empfang einer Interims-Quittung, geschehen. In letzterem Falle war es frei gegeben, die Nachzahlungen auf diese Quittungen innerhalb der zwölf Monate, nach Eröffnung der Zeichnung, also bis zum 30. Juni 1847, ganz oder theilweise, letzteres jedoch nur in mit 10 Thlr. theilbaren Summen zu bewirken. — Die auf diese Weise von den Aktionären nicht übernommenen Obligationen sollten der Privat-Spekulation überlassen werden. Dem Vernehmen nach soll jedoch auf diese Weise die erwähnte Summe nicht gedeckt und man nun noch unentschlossen sein, was für Maaßregeln man ergreifen werde. Um den Bau ohne Störung fortzusetzen, sind von der Staats-Regierung vorübergehende Geldvorschüsse gewährt worden, so daß der kräftigen Förderung des Unternehmens vorläufig nichts mehr im Wege steht.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Seite 1541 beschriebene, vom Ober-Ingenieur Wilke vorgeschlagene Linie, wurde, wie wir im geschichtlichen Theile gesehen haben, auch von den zu Rathe gezogenen belgischen und baierischen Ingenieuren als die zweckmäßigste anerkannt, und es blieb daher die Räthlichkeit derselben nicht mehr zweifelhaft. Gegenstand weiterer Erörterungen mußte es aber sein, ob an den in die Linie fallenden Ueberbrückungen des Göltzschthales und des Elsterthales, deren jene nach genaueren Ermittelungen 140, diese aber 120 Ellen Höhe bei einem Steigungs-Maximum von $\frac{1}{100}$ erforderte, nicht durch Annahme des Steigungs-Verhältnisses von $\frac{1}{80}$ bedeutend zu ersparen sein würde. Eine derartige Abänderung hat sich jedoch keinesweges als räthlich dargestellt. Das Terrain zwischen Reichenbach und Plauen verlangt nämlich unbedingt ein undulirendes Bahnprofil, welches von Reichenbach nach der Göltzsch auf etwa 5000 Ellen Länge fällt, von da bis zur Wasserscheide bei den Fichtenhäusern auf 10000 Ellen Länge ansteigt, von hier auf eine gleiche Länge nach dem Elster-Uebergange fallen muß, und endlich in fast ununterbrochener Steigung nach Plauen und an die baierische Grenze gelangt. Hierbei ist für Fall und Steigung bereits die zu ermöglichende größte Entwickelung gewonnen und solchergestalt die Anwendung eines stärkeren Steigungs-Verhältnisses an einer einzigen Stelle fortwirkend auf die ganze Strecke von Reichenbach bis Plauen. Jene Erhöhung des Steigungs-Verhältnisses ergiebt nun bei 5000 Ellen Länge einen Höhen-Unterschied von etwa 12 Ellen, mithin würde um so viel die Göltzschthal-Ueberbrückung bei $\frac{1}{80}$ von Reichenbach aus niedriger werden als bei $\frac{1}{100}$ Fall. Dieser Vortheil vermag um so weniger die daraus folgenden Erschwerungen des Betriebes aufzuwiegen, als die dann zu beiden Seiten der Ueberbrückung nöthig werdenden bedeutenderen Erdarbeiten einen ansehnlichen Theil der am Brückenbaue zu erzielenden Ersparnisse aufzehren würden. Auch müßte es an sich bedenklich erscheinen, von $\frac{1}{80}$ Fall unmittelbar auf die Ueberbrückung zu gelangen. Endlich steht die Terrain-Gestaltung zwischen der erwähnten Wasserscheide an den Fichtenhäusern und der Elsterthal-Ueberbrückung, so wie von da bis nach Plauen, einem stärkeren Falle als $\frac{1}{100}$ nach der Elster zu dergestalt entgegen, daß die durch Annahme eines solchen herbeigeführte Vermehrung der Baukosten den bei einer geringeren Brückenhöhe zu machenden Ersparungen mindestens gleich kommen würde. Unter diesen Umständen lag kein Grund vor, welcher das Verlassen des auf der ganzen Bahn als Maximum festgehaltenen Steigungs-Verhältnisses von $\frac{1}{100}$ hätte rathsam erscheinen lassen können.

Wie wir ebenfalls im geschichtlichen Theile gesehen haben, so ist es, der zu erwartenden Kosten-Ersparnisse wegen, als wünschenswerth gefunden worden, die Bahnlinie bei Frotscha und Bernsgrün durch Fürstlich Reuß-Greizer, und auf der weiter nach der baierischen Grenze zu gelegenen Strecke, zwischen Kornbach und Grobau, zweimal durch Fürstlich Reuß-Schleizer Gebiet zu führen.

Die ganze Länge der Hauptbahn, welche von Leipzig über Böhlen, Kieritzsch, Breitingen, Altenburg, Gößnitz, Krimmitzschau, Werdau, Neumark, Reichenbach, Mylau, (Göltzschthal-Ueberbrückung), Netzschkau, Herlasgrün, Liebau, (Elsterthal-Ueberbrückung), Plauen, Mehltheuer, Kornbach, Reuth, Grobau, Gutenfürst nach der baierischen Grenze bei Hof führt, ist 275634 Dresdener Ellen, oder 21,08 geogr. Meilen lang. Die Ausdehnung der ganzen von der Gesellschaft herzustellenden Strecke, mithin einschließlich der hinter Werdau nach Zwickau abgehenden Zweigbahn, beläuft sich auf 290281 Ellen, oder 22,2 geogr. Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Nach dem Haupt-Rechnungs-Abschlusse waren die Einnahmen und Ausgaben der Gesellschaft in dem Zeitraume vom 1. Juli 1841 bis 31. Dezember 1845, wie folgt, gewesen.

Einnahme.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
Aktienkapital.						
1ste bis mit 18te Einzahlung auf 45000 Stück Aktien	—	—	—	4,275000	—	—
Königl. Sächsische Staats-Regierung.						
Geleistete 1ste bis mit 19te Einzahlung . . .	—	—	—	1,200000	—	—
Herzoglich Sachsen-Altenburgische Staats-Regierung.						
Geleistete 1ste bis mit 19te Einzahlung . . .	—	—	—	300000	—	—
Regierungs-Zinsen-Vorschuß.						
Königlich Sächsische Staats-Regierung . . .	148228	16	$7\frac{1}{5}$			
Herzoglich Sachsen-Altenburgische Staats-Regierung	24557	4	$1\frac{4}{5}$			
				172785	20	9
Einzahlungs-Versäumniß.						
Konventionalstrafen und präkludirte Aktien . .	—	—	—	3683	11	5
Gewinn und Verlust.						
Diskonto	12430	6	5			
Gewinn auf Wechsel-Konto	8506	13	9			
				20936	20	4
Neben-Hauptbuch.						
Kreditoren in laufenden Rechnungen	—	—	—	103017	26	—
Zusammen	—	—	—	6,075423	18	8

Ausgabe.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
Vorbereitungskosten	—	—	—	17767	8	7
Expropriationskosten	—	—	—	39378	19	3
Grundeigenthum.						
Erworbener Grund und Boden in Sachsen . .	303789	20	8			
= = = = = Altenburg .	162291	10	1			
	466081	—	9			
Ab für Nutzungen und veräußerte Parzellen .	13261	7	8			
				452819	23	1
Grundabgaben.						
In Sachsen	353	13	1			
= Altenburg	975	22	4			
				1329	5	5
Unterbau.						
Erdarbeiten	1,535988	2	6			
Kunstarbeiten	1,297199	25	2			
Geräthschaften . . . 80406 Thlr. — Ngr. 7 pf.						
Ab davon, verkauft . 1024 = 16 = 3 =						
	79381	14	4			
				2,146697	17	1
Gebäude.						
Permanente Bauten auf den Bahnhöfen und an der Bahn	—	—	—	516348	7	8
Oberbau.						
155400 Ellen Hauptgeleise,						
73342 = Weichen und Nebengeleise,						
228742 = vollendetes Geleise und Vorbereitungen zu weiterer Geleishaltung	—	—	—	1,044282	8	5
Ingenieurkosten.						
Gehalte, Reisekosten und Bureau-Aufwand . .	—	—	—	63960	17	3
Diverse Baukosten.						
Bahnaufsicht, als: Bauschreiber, Schirrmeister und Wächter	30064	12	3			
Interimistische Gebäude	17969	4	5			
Baukosten insgemein	23826	23	2			
				71860	10	—
Baupolizeikosten	—	—	—	1232	18	5
Haupt-Verwaltungs-Bureau-Unkosten.						
Einrichtungs- und Bureauspesen, so wie Honorare, Gehalte, Löhne, Briefporto, Zeitungs-Inserate, Kosten der Interims-Aktien, Reiseaufwand rc.	—	—	—	36890	28	6
NB. Seit dem 19. September 1842 wird die Hälfte der allgemeinen Ausgaben dem Betriebe zur Last gelegt.						
Maschinenwesen.						
12 Lokomotive	165314	27	4			
10 Tender	15890	12	3			
Einrichtung der Maschinenhäuser und Inventar derselben	48147	16	1			
				229352	25	8
Transportmittel.						
Personen- und Transportwagen	—	—	—	300039	4	9

Ausgabe.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
Coaksbereitung.						
Bau-Materialien und Löhne, Gehalte, Auslösungen und Coakskörbe	—	—	—	7693	6	6
Bekleidung	—	—	—	31	4	—
Bahnhofs-Einrichtung	—	—	—	12361	26	9
Betriebs-Kapital.						
Gebildet durch Ueberweisung der bis 31. December 1843 entstandenen Ueberschüsse des						
Gewinn- und Verlust-Konto . . .	15614	10	3			
Einzahlungs-Versäumniß-Konto . .	2744	23	5			
				18359	3	8
Vorräthe.						
Schwellen	14930	11	—			
Schienen, auf den Bahnhöfen und Werkplätzen lagernd	31288	12	4			
Dergleichen unterwegs	56238	18	—			
Platten	834	29	—			
Nägel	3506	23	—			
Materialien des Maschinenhauses	30756	11	4			
Unvollendete Arbeiten des Maschinenhauses .	11459	22	1			
				149015	6	9
Aktienzinsen.						
Verzinsung der bisherigen Einzahlungen . .	348000	—	—			
Ab Ueberschuß des Betriebes:						
1842: . 4634 Thlr. 2 Ngr. 4 pf.						
1843: . 32330 = 6 = 7 =						
1844: . 83619 = 27 = — =						
1844: . 88216 = 20 = — =						
	208800	26	7			
				139199	3	3
Wechsel-Konto	18128	1	—			
Kassa.						
Baarer Bestand	42804	16	1			
				60932	17	1
Summe	—	—	—	6,075423	18	8

Wie wir im geschichtlichen Theile gesehen haben, so sind zur völligen Herstellung und Ausrüstung der ganzen Bahn von Leipzig bis Zwickau 4,600000 Thlr.,
von dem Abgangspunkte der Zweigbahn hinter Werdau
bis zur baierischen Grenze . . . . 4,640395 =
zweites Geleis . . . . 1,106000 =
Betriebsfonds . . . . 100000 =
im Ganzen 10,446395 Thlr.
veranschlagt worden.

Da hiervon durch 60000 Stück Aktien . . . . . . 6,000000 Thlr.
beschafft werden, so wären eigentlich nur . . . . 4,446395 Thlr.
aufzubringen. Zur größeren Sicherheit sind jedoch 5,000000 Thlr. angenommen worden, so daß sich als Anlagekapital 11,000000 Thlr. ergeben.

Die Durchschnittskosten einer Meile stellen sich hiernach auf etwa 550000 Thlr. heraus.

Von diesen 11,000000 Thlr. sind von den beiden Staats-Regierungen übernommen: im Jahre 1841 . . . . 1,500000 Thlr.
im Jahre 1846 . . . . 1,666666⅔ "
Zusammen 3,166666⅔ Thlr.

Es verbleiben somit noch . . . . 7,833333⅓ Thlr.
Diese sind oder sollen gedeckt werden durch 45000 Stamm-Aktien, à 100 Thlr., ... 4,500000 "
und durch 33333 auszugebende Prioritäts-Obligationen, à 100 Thlr., zu 3⅔ Proz. verzinsbar, und bei der Verloosung mit Prämien zahlbar, die von Jahr zu Jahr um 1 Thlr. wachsen 3,333300 "
Zusammen 7,833300 Thlr.

d. Steigungs-Verhältnisse.

(Seite 1550.)

Der höchste Punkt der Bahnlinie, unweit des Dorfes Reuth, auf dem Gebirgsrücken des Elstergebirges, welches die Wasserscheide zwischen Saale- und Elstergebiet bildet, liegt 831,43 Ellen über dem Wasserspiegel der Pleiße, als dem bei Leipzig angenommenen Nullpunkte. Es steigt mithin, da sich letzterer 19 Ellen unter der Drehscheibe des Leipziger Bahnhofes befindet, die Bahnlinie bis zu dem bezeichneten höchsten Punkte 812,43 Ellen.

Nach der Terrainbeschaffenheit zerfällt dieselbe, rücksichtlich des Grund- und Profilrisses, in zwei Haupt-Abtheilungen, deren erste die Strecke von Leipzig bis Krimmitzschau, in einer Ausdehnung von 119520 Ellen umfaßt, während die zweite, von Krimmitzschau bis zur baierischen Grenze, mit Einschluß der Zwickauer Zweigbahn, eine Länge von 171031 Ellen hat. Auf der ersten Haupt-Abtheilung ist für die Steigungen $\frac{1}{200}$, auf der zweiten $\frac{1}{100}$ als Maximum festgehalten worden. Die Bahn zwischen Leipzig und Krimmitzschau enthält, von ersterem Orte aus gerechnet, etwa 60 Proz. Steigung, 35 Proz. Horizontale und 5 Proz. Fall. Die zweite Haupt-Abtheilung hat in der angegebenen Richtung zwar einen fast gleichen Verhältnißtheil Steigung, jedoch nur 20 Proz. Horizontale und eben so viel Fall. Es erklärt sich dies durch die hier eingetretene Nothwendigkeit, ein undulirendes Bahn-Profil anzunehmen. Im Ganzen betragen ungefähr die Steigungen 59 Proz., die Horizontalen 25 Proz., und die im Fall liegenden Strecken 16 Proz. der Bahnlinie. — Der Vereinigungspunkt der Sächsisch-Baierischen mit der Königlich Baierischen Nordgrenz-Eisenbahn liegt 781,45 Ellen über dem Leipziger Nullpunkt; die durch die fallenden Bahnstrecken verloren gehenden und darum wieder zu ersteigenden Höhen betragen, incl. der analogen Größen der Zwickauer Zweigbahn, 386,9 Ellen und endlich die vom Abgangspunkte der letzteren, hinter Werdau bis zur Wasserscheide zwischen Pleiße und Mulde, bei Lichtentanne, zu ersteigende Höhe, 28,5 Ellen. Hiernach sind mit der Bahnlinie auf 171320 Ellen Länge der Steigungen 1196,85 Ellen zu ersteigen, woraus ein durchschnittliches Steigungs-Verhältniß von

circa 1 : 143 hervorgeht. Die fallenden Bahnstrecken ergeben dagegen, bei 45520 Ellen Länge und 386,9 Ellen Höhe, im Durchschnitt das Verhältniß von ungefähr 1 : 118.

Die einzelnen Steigungen u. s. w. auf der Bahn ergiebt nachstehende Zusammenstellung.

Länge der Bahnstrecken in Ellen.	Höhe über dem Wasserspiegel der Pleiße. Ellen.	Steigung.	Fall.	In der Nähe des Endpunktes liegende Orte oder Bauwerke.
	19,90			
1250	19,00	Horizontal.		
2250	28,00	1 : 250	—	
650	28,00	Horizontal.		
2850	13,75	—	1 : 200	
3900	13,75	Horizontal.		Zwei Brücken bei Konnewitz.
2100	20,75	1 : 300	—	
4500	20,75	Horizontal.		
2500	29,00	1 : 300	—	
2200	29,00	Horizontal.		
4000	41,3	1 : 325	—	Böhlen.
1300	41,5	1 : 6500	—	
1800	46,0	1 : 400	—	
2100	46,0	Horizontal.		
5000	57,9	1 : 420	—	
900	57,9	Horizontal.		
1000	59,4	1 : 660	—	Kieritzsch.
1000	59,4	Horizontal.		
4400	69,4	1 : 440	—	
3500	81,9	1 : 280	—	
3000	87,9	1 : 500	—	Breitingen.
5000	87,9	Horizontal.		Am Anfange der Horizontalen, Herzoglich Altenb. Landesgrenze.
2400	97,9	1 : 240	—	
400	97,9	Horizontal.		
1500	90,4	—	1 : 200	
500	90,4	Horizontal.		
1500	97,9	1 : 200	—	
300	97,9	Horizontal.		
6200	122,05	1 : 250	—	
1300	122,05	Horizontal.		
200	121,95	—	1 : 1000	
600	121,09	—	1 : 625	
4600	121,09	Horizontal.		
2000	119,27	—	1 : 1100	
5600	119,27	Horizontal.		
3100	131,67	1 : 250	—	
700	131,67	Horizontal.		
600	134,19	1 : 238	—	
800	138,19	1 : 200	—	
500	139,44	1 : 400	—	
900	139,44	Horizontal.		
1000	140,44	1 : 1000	—	
2200	151,43	1 : 200	—	
2300	151,43	Horizontal.		
1000	153,94	1 : 400	—	
3250	161,17	1 : 450	—	Brücke bei Löhmigen.
150	161,67	1 : 300	—	

Länge der Bahnstrecken in Ellen.	Höhe über d. Wasserspiegel der Pleiße. Ellen.	Steigung.	Fall.	In der Nähe des Endpunktes liegende Orte oder Bauwerke.
600	164,67	1 : 200	—	
200	164,67	Horizontal.		
1850	171,52	1 : 270	—	
650	171,52	Horizontal.		
700	175,02	1 : 200	—	
400	175,02	Horizontal.		
700	178,52	1 : 200	—	
1000	182,52	1 : 250	—	
200	182,52	Horizontal.		
400	184,12	1 : 250	—	
1300	187,64	1 : 368	—	
950	187,64	Horizontal.		Gößnitz.
2000	197,64	1 : 200	—	
2818	208,92	1 : 250	—	Am Anfange dieser Steigung Landesgrenze des Herzogth. Sachsen-Altenburg.
300	208,92	Horizontal.		
1032	213,04	1 : 250	—	
1400	216,54	1 : 400	—	
3000	228,54	1 : 250	—	Krimmitzschau.
950	228,54	Horizontal.		
2800	242,54	1 : 200	—	
500	242,54	Horizontal.		Brücke bei Korthause.
1800	248,54	1 : 300	—	
2500	265,21	1 : 150	—	
3700	296,04	1 : 120	—	
5500	333,98	1 : 145	—	Viadukt bei Werdau.
1678,7	339,57	1 : 500	—	Werdau.
552,8	339,57	Horizontal.		
1470	344,47	1 : 300	—	Viadukt Leubnitz.
1100	344,47	Horizontal.		Viadukt Steinpleiß. Abgang der Zweigbahn nach Zwickau.
20724	551,71	1 : 100	—	In der Mitte der Steigung: Neumark.
4900	512,51	—	1 : 125	
1800	512,51	Horizontal.		Reichenbach.
5300	459,51	—	1 : 100	
2100	459,51	Horizontal.		Göltzschthal-Ueberbrückung.
10619	566,7	1 : 100	—	
1975	566,7	Horizontal.		Herlasgrün.
10250	464,2	—	1 : 100	
1000	464,2	Horizontal.		Elsterthal-Ueberbrückung.
700	457,2	—	1 : 100	
200	457,2	Horizontal.		Viadukt Rettis.
1500	472,2	1 : 100	—	
700	472,2	Horizontal.		
744	479,64	1 : 100	—	
500	479,64	Horizontal.		
3700	516,64	1 : 100	—	
200	516,64	Horizontal.		
1200	504,64	—	1 : 100	
300	504,64	Horizontal.		
2600	530,64	1 : 100	—	
1200	530,64	Horizontal.		
6904,75	599,69	1 : 100	—	
300	599,69	Horizontal.		
7936,2	679,05	1 : 100	—	Ein Theil davon befindet sich im Fürstenthum Greiz.
400	679,05	Horizontal.		
3137,3	710,43	1 : 100	—	

Länge der Bahnstrecken in Ellen.	Höhe über d. Wasserspiegel der Pleiße. Ellen.	Steigung.	Fall.	In der Nähe des Endpunktes liegende Orte oder Bauwerke.
480,7	710,43	Horizontal.		Mehltheuer.
3200	678,43	—	1 : 100	
305,7	678,43	Horizontal.		
3900	717,43	1 : 100	—	
3800	717,43	Horizontal.		
3950	756,93	1 : 100	—	
300	756,93	Horizontal.		
2250	779,43	1 : 100	—	
1700	779,43	Horizontal.		Die Horizontale befindet sich im Fürstenthum Schleiz.
5200	831,43	1 : 100	—	Ein Theil der Steigung befindet sich im Fürstenth. Schleiz-Reuth.
1000	831,43	Horizontal.		
1138,2	820,04	—	1 : 100	
1973,8	820,04	Horizontal.		
300	823,04	1 : 100	—	
1200	823,04	Horizontal.		
300	820,04	—	1 : 100	
700	820,04	Horizontal.		
300	823,04	1 : 100	—	
480,02	823,04	Horizontal.		
1519,98	812,19	—	1 : 100	
400	812,19	Horizontal.		
800	816,19	1 : 100	—	
1346	816,19	Horizontal.		Brücke in Grobau.
257,8	813,61	—	1 : 100	
3317,4	813,61	Horizontal.		
3216,3	781,45	—	1 : 100	Sächsisch-Baierische Landesgrenze.
275634 Ellen oder 21,08 geogr. Meilen.				

Zweigbahn Werdau-Zwickau.

Länge der Bahnstrecken in Ellen.	Höhe über d. Wasserspiegel der Pleiße. Ellen.	Steigung.	Fall.	In der Nähe des Endpunktes liegende Orte oder Bauwerke.
62	344,47	Horizontal.		
1300	349,11	1 : 280	—	Viadukt Gospersgrün.
3700	367,61	1 : 200	—	Brücke bei Lichtentanne.
1607	372,97	1 : 300	—	
493	372,97	Horizontal.		
6300	315,13	—	1 : 110,664	
200	316,13	1 : 200	—	
785	316,13	Horizontal.		Zwickau.
14647 Ellen oder 1,12 geogr. Meile.				

e. Krümmungs-Verhältnisse.
(Seite 1551.)

Wie wir im Vorstehenden gesehen haben, so zerfällt die Bahnlinie rücksichtlich des Grund- und Profilrisses in zwei Hauptabtheilungen, nämlich: Leipzig-Krimmitzschau und Krimmitzschau-Baierische Grenze. Auf der ersten dieser Hauptabtheilungen beträgt der kleinste Krümmungs-Halbmesser 1200 Ellen; die längste gerade Linie ist 11082,2 Ellen lang. Die Bahn liegt hier mit circa 36 Prozent in Kurven und mit circa 64 Prozent in gerader Linie. Anders gestaltet sich das Verhältniß auf der zweiten Hauptabtheilung. Die sehr zahlreichen Kurven derselben haben zum größeren Theile Krümmungs-Halbmesser von 1000 Ellen; einmal war ein solcher zu thunlicher Verminderung eines sehr bedeutenden Felseneinschnittes sogar nur zu 800 Ellen anzunehmen. Die längste gerade Linie dieser Hauptabtheilung hat eine Ausdehnung von 2340 Ellen. Das Verhältniß der Kurven zur geraden Linie stellt sich dabei wie ungefähr 3 : 2. Auf den beiden Hauptabtheilungen zusammen ist die Länge der in Krümmungen liegenden Strecken ziemlich dieselbe, wie die der geradlinigen Richtung.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.
(Seite 1552.)

Die eigentlichen Erdarbeiten, d. h. das Abgraben der Erde, deren Transport, soweit solcher durch Menschenkraft erfolgt, ingleichen die Dammschüttung werden mit seltenen Ausnahmen ohne Vermittelung von Zwischenpersonen an Gesellschaften von Arbeitern, sogenannte Arbeiter-Accorde, welche sich einen Vorsteher, den Schachtmeister, wählen, verdungen. Es sind zu diesem Behufe die speziellsten, auf vielfache Erfahrungen gegründeten Berechnungen darüber aufgestellt, wie viel für die Gewinnung einer Kubik-Elle Boden, nach der verschiedenen Beschaffenheit und der mehr oder minder tiefen Lage desselben unter der Oberfläche, für den Transport nach Verhältniß der Entfernungen und für das Feststampfen bezahlt werden müsse, damit der Arbeiter bei gehörigem Fleiße einen mäßigen, aber für seine Bedürfnisse ausreichenden Lohn erhalte. Damit übrigens die Richtigkeit der erwähnten Berechnungen stets kontrolirt werden könne, wird allmonatlich der Durchschnitt, so wie das Minimum und Maximum des Verdienstes zusammengestellt.

Bei dem vortheilhafter durch Pferde als durch Menschen zu bewirkenden Transporte bedeutenderer Erdmassen auf größere Entfernungen hat man es dagegen für besser gehalten, diese Arbeiten durch Unternehmer ausführen zu lassen.

Auf der 12. Sektion, von Werdau bis Reichenbach und von da bis zur Göltzschthal-Ueberbrückung, finden sich an Kunstbauten eine gewölbte Brücke zur Ueberführung der Werdau-Reichenbacher Chaussee, drei hölzerne Tramerbrücken und eine gewölbte Brücke zur Ueberführung der Bahn über Feld-

wege, 18 Wölbschleusen von verschiedenen Dimensionen und gegen 750 laufende Ellen Deckschleusen.

Die Göltzschthal-Ueberbrückung bildet die 13. Sektion und ist zugleich nicht allein das schwierigste Bauwerk auf der ganzen Bahn, sondern es übertrifft auch alle zur Zeit für Eisenbahnen ausgeführte Brücken und Viadukte an Höhe und Kühnheit. Es wird daher gewiß von Interesse sein, dasselbe etwas ausführlicher zu besprechen.

Wie wir im geschichtlichen Theile gesehen haben, so erließ das Direktorium, um durch Eröffnung einer Konkurrenz die Ansichten der Techniker über die zu lösende wichtige Frage einzuholen, durch Ausschreiben vom 27. Januar 1845 die Aufforderung, Pläne zu der bezeichneten Ueberbrückung spätestens bis zum 1. Mai einzusenden, wobei demjenigen Konkurrenten, dessen Projekt zur Ausführung kommen würde, eine Prämie von 1000 Thlr. zugesichert wurde.

Bis zum Schlusse des gestellten Termins gingen 74, nach demselben noch 7 Projekte ein, zu deren Prüfung die Sächsische Regierung auf den Wunsch des Direktoriums eine eigene technische Kommission bildete, bestehend aus dem Baudirektor Geutebrück, dem emeritirten Landbaumeister Königsdörffer, dem Wasserbau-Kommissar Lohse, dem Landbaumeister Schlenkert und den Professoren Schubert und Semper. Diese Kommission trat alsbald in Dresden zusammen und vereinigte sich nach genommener Einsicht der eingegangenen Pläne, so wie nach vorgenommener Besichtigung der Baustelle über nachstehende zu befolgende Grundsätze:

1. Die Konstruktion der Brücke muß von der Art sein, daß sie der Wirkung von Elementar-Ereignissen kräftig widersteht.
2. Sie muß nicht blos für das eigene Gewicht und darüber schreitende Lasten, sondern auch für die heftigsten Stürme genügende Stabilität (des ganzen Brückenkörpers, winkelrecht auf seine Längenausdehnung) darbieten.
3. Konstruktion und Material dürfen keinen erheblichen Anlaß zur Zerstörung durch Regen, Schnee, Hitze und Kälte geben.
4. Die Konstruktion muß so sein, daß bei einer absichtlich oder zufällig herbeigeführten Zerstörung eines Theiles der Brücke nur der Einsturz der angrenzenden Stellen in geringem Umfang erfolge.
5. Die Konstruktion muß nicht blos eine billige und schnelle Bauführung der Brücke überhaupt, sondern auch eine billige und bequeme Reparatur gestatten.
6. Holzkonstruktionen sind — wegen der großen Vergänglichkeit des Holzes und seiner leichten Zerstörbarkeit durch Feuer — unzulässig, ebenso
7. Konstruktionen in Gußeisen, wegen der Ungewißheit der Dauer solcher Brücken und des hohen Preises des Gußeisens in Deutschland, und
8. Ketten- und Drahtbrücken, deren Dauer in hohem Grade unzuverlässig ist und über deren Anwendbarkeit für Eisenbahnen noch keine Erfahrungen vorliegen.

9. Der Steinbau wird als der zuverlässigste anerkannt, da man ihm selbst bei minder vorzüglichem Material eine Dauer für Jahrhunderte geben kann, und er durch Hitze und Kälte, Trockenheit und Nässe am wenigsten leidet.
10. Besondere Berücksichtigung verdient der Etagenbau, weil er die Bauführung und spätere Reparaturen wesentlich erleichtert, die erstere beschleunigt, die Stabilität des Brückenkörpers beträchtlich fördert, die leichte Zugänglichkeit vermittelt und überdies Dimensionen und Konstruktionsformen zuläßt, in deren Folge der Einsturz eines Theiles der Brücke nicht auch den Zusammenbruch der ganzen Brücke bedingt.
11. Die spezielle Konstruktion muß in einer horizontalen Ebene oder Schicht gleiches Baumaterial zu verwenden gestatten.
12. Die Dimensionen des Bauwerks müssen dem Baumaterial angepaßt sein.
13. Die Konstruktion muß allenthalben eine gleichmäßige Belastung der unter einander liegenden Querschnittsflächen nachweisen, und
14. allenthalben Dimensionen bieten, welche nicht mehr als den zehnten Theil der rückwirkenden Festigkeit des Baumaterials in Anspruch nehmen.
15. Die Konstruktion darf keinen Mauerkörper von solchen Dimensionen darbieten, welche die Erhärtung des Mörtels ungewöhnlich verzögern.
16. Sie muß endlich an der tiefsten Stelle der Thalsohle so weite Oeffnungen darbieten, daß die größte Wassermenge, welche der Fluß möglicherweise führen kann, noch bequemen Durchgang durch die Brücke findet.

Von den eingegangenen Konkurrenzplänen waren nur wenige, die, nach Ausscheidung aller Eisen- und Holzkonstruktionen, einer nähern Prüfung unterliegen konnten. Die bleibenden Projekte umfaßten folgende Konstruktionsmethoden:

1. einfachen Pfeilerbau im Rund- oder Spitzbogenstyl mit massiven oder hohlen Pfeilern;
2. Pfeilerbau im Rund- oder Spitzbogenstyl mit Spannbogen;
3. Etagenbau im Rund- oder Spitzbogenstyl;
4. Etagenbau mit abnehmender Spannweite der Bogen in den höhern Etagen;
5. etagenförmigen Cylinderbau (cylindrisch durchbrochenen Steindamm).

Den letztern verwirft die Kommission deshalb, weil er nur dann eine große Ersparniß an Material gewähren könnte, wenn letzteres von einer Festigkeit ist, die durchgängig gleiche Stärke der einzelnen über einander geschichteten Cylinder gestattet. Ziegelsteine haben diese Beschaffenheit nicht; zur Zeit sind aber für beide Viadukte nur Granit und Ziegelsteine als zu habendes Baumaterial anzunehmen, von denen der erstere durch den Transport so kostbar wird, daß, unbeschadet des Zwecks der Bauten, eine möglichst sparsame Verwendung desselben als Pflicht erscheint. Sonach bleibt für den

vorliegenden Fall nur der Pfeilerbau übrig, der ebenfalls als ein Stellvertreter eines massiven Steindamms anzusehen ist, welcher letztere offenbar ungleich mehr Material bedarf.

Die spezielle Prüfung der eingegangenen Pläne ergab, daß sich keiner derselben ohne sehr wesentliche Abänderungen zur Ausführung der gedachten Viadukte eignete; übrigens hatte auch keiner der Konkurrenten sein Bausystem und die gewählten Dimensionen hinreichend motivirt. Nach einem dieser Pläne sollte sogar das Thal der Göltzsch mit einem einzigen 205 Ellen weit spannenden Bogen übersetzt, und von demselben die Pfeiler einer die Brückenbahn bildenden Bogenstellung getragen werden; es blieb jedoch zweifelhaft, ob der Einsender dieses Projekts dasselbe ernstlich oder scherzweise vorgeschlagen habe. Zwar wurde ein Plan ausgewählt und für die Ausführung entsprechend umgeändert, aber schließlich ist von demselben nichts übrig geblieben als die Anzahl der Etagen und die lichte Spannweite der Tragbogen. Demnach konnte diesem Plane der ausgesetzte Preis nicht zuerkannt werden; aber die Kommission trug in ihrem vom 31. Juli 1845 datirten Bericht an das Ministerium des Innern darauf an, ihn mit 300 Thlr. und drei andere mit resp. 300, 200 und 200 Thlr. zu honoriren.

Mit der Beurtheilung der eingegangenen Pläne war aber nur die formelle Aufgabe der Kommission gelöst; die materielle bestand in der speziellen Angabe eines wirklich auszuführenden Planes. Hierüber enthält nun jener Bericht Folgendes.

Als die geringste, für die Ausführung zulässige Anzahl von Etagen sind für jeden der beiden Viadukte vier (einschließlich der eigentlichen Brückenbahn) angenommen, mithin drei über einander stehende Reihen von Spannbogen; auch für den niedrigern Elster-Viadukt schienen drei Etagen zu wenig, während durch vier eine namhafte Erleichterung im Transport des Baumaterials gewährt wird. Den Rundbogen ist der Vorzug vor den Spitzbogen gegeben, und zwar darum, weil jene eine größere Materialersparniß gestatten. Für die Göltzschthal-Ueberbrückung und eine äußere Breite der Brücke von 17 Ellen wurden folgende Dimensionen vorgeschlagen:

Etage **I.** (tiefste) lothrechte Höhe über der tiefsten Stelle des Thales 48 Ellen; Breite winkelrecht gegen die Längenachse der Brücke 42 Ellen, Länge der Pfeiler 11 Ellen, Abstand der Pfeiler im Lichten 19 Ellen.

Etage **II.** Höhe 39, Breite 32, Pfeilerlänge 8½, Abstand der Pfeiler 21½ Ellen.

Etage **III.** Höhe 31, Breite 24, Pfeilerlänge 6½, Abstand der Pfeiler 23½ Ellen.

Etage **IV.** Höhe 22, Breite 17, Pfeilerlänge 5, Abstand der Pfeiler 25 Ellen.

Hiernach würde der gesammte kubische Inhalt des Mauerwerks nach einem vorläufigen Ueberschlage 1,070642 Kubik-Ellen betragen. Für die Elster-Ueberbrückung reduciren sich die Etagenhöhen auf 41, 34, 26, 19 Ellen.

In Folge der Bemerkungen über den vorgeschlagenen Entwurf von Seiten des Ober-Ingenieurs und des Direktoriums, welches letztere die Frage aufwarf:

Ob nicht, ohne die Sicherheit zu gefährden, eine Verminderung der Massenhaftigkeit beider Bauwerke möglich sei?

erstattete die Kommission unterm 9. November 1845 einen Nachbericht, in welchem jenes erste Projekt, abgesehen von mehreren Einzelnheiten, durch die Annahme einer geringern Kronenbreite der Brücke (14 statt 17 Ellen) abgeändert war; sowohl hierdurch als durch den modifizirten Auslauf der Etagen, welche nicht bis zum Thalgehänge selbst auszulaufen brauchen, und durch Reduktion der Breite oder Tiefe der Spannbogen auf das Minimum wird eine namhafte Ersparniß an Material erzielt.

Das demnach abgeänderte Projekt ist es nun, was gegenwärtig wirklich ausgeführt wird und im Folgenden, nach Anleitung jenes zweiten Berichts und seiner Beilagen, näher beschrieben werden soll.

Der ganze Brückenkörper zerfällt in zwei selbstständige Abtheilungen, von denen die erstere vom rechten Göltzschufer aus durch eine einfache Bogenstellung von 12 Oeffnungen mit 20 Ellen Spannung gebildet und in sich, durch einen kräftigen Widerlagspfeiler getrennt, einerseits den das Brückenende bildenden Landpfeiler als Endwiderlager hat, während andererseits diese Abtheilung von einem dem stärkeren Mittelpfeiler ähnlichen Widerlagspfeiler begrenzt wird. An letzteren schließt sich die zweite Abtheilung, das eigentliche Hauptbrückenwerk, in Form eines durch das Thal gestellten Etagenbaues, welcher mit dem die Brücke begrenzenden Landpfeiler des linken Ufers endet. Dieser Etagenbau enthält 27 Bogenöffnungen von 30 Ellen Spannweite in der obern Etage; davon sind, außer 2 einfachen, 6 doppelt, 7 dreifach und 12 vierfach über einander gestellt. Die Höhe der **I.** und untersten Etage, vom tiefsten Thalpunkte — der Sohle des alten Göltzschbettes — an gerechnet, wird 44, der **II.** 36, der **III.** 31 und der **IV.** und obersten $29\frac{1}{8}$ Ellen betragen, was $140\frac{1}{8}$ Ellen als größte Gesammthöhe ergiebt. Die Pfeilerbreite der untersten Etage am obern Anfange des gegen 12 Ellen hohen Sockels beträgt $38{,}_{58}$ Ellen, die an der Deckfläche $37{,}_{25}$ Ellen, die Pfeilerstärke $9{,}_{5}$ Ellen, die Breite oder Tiefe des Spannbogens $28{,}_{75}$ Ellen; die Pfeilerbreite der **II.** Etage beträgt am untern Anfange derselben $30{,}_{25}$ Ellen, an der Deckfläche $28{,}_{75}$ Ellen; die Pfeilerbreite der **III.** Etage beträgt an der Socke $21{,}_{75}$ Ellen, an der Deckfläche $20{,}_{5}$ Ellen, die Pfeilerstärke $6{,}_{5}$ Ellen, die Breite des Spannbogens $13{,}_{5}$ Ellen; die Pfeilerbreite der **IV.** Etage beträgt an der Sockel 14 Ellen, an der Deckfläche und Breite oder Tiefe des Tragbogens $13{,}_{5}$ Ellen als Kronenbreite der Brücke, die Pfeilerstärke $5{,}_{5}$ Ellen. Die Gewölbstärke der 30 Ellen weit gespannten Tragbogen beträgt $1\frac{3}{4}$ Ellen, die der Spannbogen 1 Elle und die der 20 Ellen weit gespannten Tragbogen $1\frac{1}{2}$ Elle. Die Brückenkrone soll durch eine 3 Ellen hohe, 12 bis 18 Zoll starke Brustmauer begrenzt werden.

Die gewöhnlichen Mittelpfeiler der 20elligen Bogenöffnungen sind am Kämpfer 5 Ellen stark und 14 Ellen breit; die beiden stärkeren Mittelpfeiler dieses Brückentheiles bestehen jeder aus zwei 6 Ellen starken, durch einen 8 Ellen weit gespannten Bogen mit einander verbundenen Pfeilern, wodurch ein 20 Ellen starkes Widerlager gebildet wird.

Die ersten 6 Oeffnungen dieses Brückentheiles liegen in einer Kurve, die mit 1000 Ellen Radius beschrieben worden ist; die Pfeiler sind hier an der äußeren Seite des Bogens mit besonderen Strebepfeilern versehen; der übrige Theil der Brücke ist geradlinig; die ganze Brückenbahn liegt in der Horizontale.

Die Gründung aller Pfeiler wird nahe gleichzeitig vorgenommen und mit deren Ausführung fortgefahren, so daß die Brücke von den Enden aus nach der Mitte ihrer Vollendung entgegengeht, wobei es möglich wird, viele Arbeiter anzustellen, die sich gegenseitig nicht hindern, so wie den Material-Transport mit Maschinen nach Erforderniß zu dirigiren.

Die Bauzeit ist im Kostenanschlag zu 4 Jahren, das Jahr zu 7 Arbeitsmonaten, den Monat zu 25 Arbeitstagen und den Tag zu 10 Arbeitsstunden gerechnet, angenommen, dagegen ist die Arbeiterzahl an Maurern: 333 und an Handlangern: 433, außer welchen noch durchschnittlich 100 Zimmerleute zum Aufstellen der Gerüste erforderlich sein werden, nur auf eine dreijährige Bauzeit berechnet, mit welcher aber schwerlich auszukommen sein wird, obgleich es durchaus nicht unmöglich wäre.

An Maschinen sind erforderlich: eine Dampfmaschine zur Bereitung des Ziegelmehls und fabrikmäßigen Herstellung des Kalkmörtels; eine zweite Dampfmaschine zum Heben und Fördern der Baumaterialien; eine dritte Dampfmaschine, um das zur Mörtelbereitung und zum Baue selbst erforderliche Wasser aus der Göltzsch zu heben, falls dasselbe nicht, wie zu vermuthen steht, auf eine andere Weise zur Baustelle zu leiten sein sollte; ein Pochwerk von 20 Pochstempeln für die Ziegelmehl- und Mörtelbereitung ꝛc.

Die für den Viadukt erforderlichen Massen berechnen sich für sämmtliche 38 Pfeiler und 37 Bogen auf 58365 Kubik-Ellen Gründungsraum, 151170 Kubik-Ellen Granitmauerung, 698485 Kubik-Ellen Ziegelmauerung, wofür, außer dem angegebenen Granitvolumen, 53,672000 Ziegelsteine, 76469 Scheffel Kalk und 210300 Kubik-Ellen Sand nöthig sind.

Der Kostenaufwand wird auf 1,204802 Thlr. berechnet, wobei jedoch der erste Widerlagspfeiler, die Futtermauern, die Austritte für die Bahnwärter und die Entwässerungsröhren nicht veranschlagt sind. Jene Summe zerfällt in folgende Posten: Für die Gründung (die Kubik-Elle zu 5 Ngr.) 9061⅔ Thlr.; für den Granit (die Kubik-Elle zu 2 Thlr. 7 Ngr.) 332414¼ Thlr.; für die Ziegel (das Tausend zu 8½ Thlr.) 446471 Thlr.; für den Kalk (den Scheffel zu 18 Ngr.) 44950⅕ Thlr.; für den Sand (die Kubik-Elle zu 7 Ngr., er muß aus ziemlich weiter Entfernung, von Langenhessen zwischen Krimmitzschau und Werdau, geholt werden) 48073⅓ Thlr.; für die Rüstkosten (778042 Kubik-Ellen Mauerung über dem Grunde à 3 Ngr. 3 pf.) 85584⅗ Thlr.; die Mauerungskosten (die Kubik-Elle zu 5 Ngr. 6 pf.) 155383⅗ Thlr.; Bandeisen zur Verankerung 4000 Thlr.; Geräthschaften und Maschinen (wobei zwei zehnpferdige Dampfmaschinen, jede mit 8500 Thlr., und eine fünfpferdige mit 4090 Thlr. in Ansatz gebracht sind) 38748 Thlr.; das Personal 40115 Thlr. Das letztere besteht aus einem Ober-Ingenieur

und einem Ingenieur für den Brückenbau, zwei Assistenten, zwei Bauschreibern nebst zwei Gehülfen, sechs Maurerpolirern, drei Maschinenwärtern, drei Kalkmörtelbereitern nebst sieben Arbeitern, fünf Ziegelmehlbereitern, vier Wächtern und funfzig Arbeitern zum Ab- und Aufladen und Sortiren der Ziegeln. Nach dem Dafürhalten der Kommission dürfte es möglich sein, bei mehreren Posten des Anschlags erhebliche Ersparungen zu machen; z. B. wird statt der veranschlagten Gründungstiefe von 5 Ellen wahrscheinlich eine von 3½ Ellen im Durchschnitt ausreichen; dagegen kann aus der Steigerung der Ziegelpreise ein Mehraufwand entstehen, der aber verhältnißmäßig wohl nicht bedeutend sein wird.

Schließlich können wir nicht umhin, dem begonnenen schwierigen Baue, der die Schultern des Direktoriums mit einer großen Verantwortlichkeit belastet, aber, gut ausgeführt, ihm und allen betheiligten Technikern große Ehre machen wird, das beste Gedeihen zu wünschen. Möge die erste Hälfte unsers Jahrhunderts nicht zu Ende gehen, ohne ihn und mit ihm die ganze wichtige Eisenbahn glücklich vollendet zu sehen.

Die 14. Sektion, welche die Strecke zwischen den beiden großen Ueberbrückungen in einer Ausdehnung von 23544 Ellen umfaßt, enthält an Kunstbauten: 5 gewölbte und 2 hölzerne Brücken zu Ueberführung von Feldwegen, 2 hölzerne Einschnitts-Ueberbrückungen für Feldwege, eine gewölbte Einschnitts-Ueberbrückung für die Straße von Treuen nach Elsterberg, 12 Wölbschleusen und gegen 640 laufende Ellen Deckschleusen.

Die 15. Sektion wird durch die Elsterthal-Ueberbrückung gebildet. Da letztere nach denselben Prinzipien wie die Göltzschthal-Ueberbrückung erbaut werden soll, so ist hier nur zu bemerken, daß dieselbe in einer größten Höhe von 119,08 Ellen über dem Wasserspiegel und einer Länge von 470 Ellen, unter Annahme verhältnißmäßiger Dimensionen, ausgeführt wird.

Die 16. Sektion beginnt am linken Elsterufer, endigt jenseits Plauen und ist 17949 Ellen lang. Die Kunstarbeiten dieser Sektion sind: Der gewölbte Viadukt durch das Dorf Rettis, 130 bis 140 Ellen lang und an der höchsten Stelle 23 Ellen hoch; 2 gewölbte Brücken mit 2 Oeffnungen über die Jößnitz und über die Lohbach; eine hölzerne Brücke zur Ueberführung der Bahn über einen Feldweg; eine hölzerne Einschnittsbrücke für einen Feldweg; zwei gewölbte Brücken zur Ueberführung der Bahn über die Chaussee von Plauen nach Pausa; 6 Wölbschleusen und gegen 500 laufende Ellen Deckschleusen.

Die bis zur Baierischen Grenze noch übrige Bahnstrecke von 57609 Ellen ist in fernere 3 Bausektionen getheilt, und es enthält die 17. Sektion 17954 Ellen, die 18. 17806 Ellen, die 19. Sektion 21849 Ellen. Die auszuführenden Kunstbauten bestehen, bis auf den gegen 200 Ellen langen, 11 bis 12 Ellen hohen Viadukt durch das Dorf Grobau, nur in einigen gewöhnlichen Wegbrücken, Wölb- und Deckschleusen.

Die bisherigen Verwendungen beim Oberbau haben die vorräthigen Schienen aufgezehrt, und es sind demgemäß vorläufig im März 1846 1500 Tons in England zum Preise von 10 Lstr. 10 Sh. bestellt worden.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Maschinen.
(Seite 1556.)

Die Mitglieder des Direktoriums und des Gesellschafts-Ausschusses sind:

A. Direktorium.

1. Hofrath Dr. G. Hoffmann, Vorsitzender und zugleich Vertreter der bei dem Unternehmen betheiligten Sachsen-Altenburgischen Staatsregierung.
2. Regierungsrath Freiherr v. Friesen, Vertreter der Königl. Sächsischen Staatsregierung.
3. Bankier W. Seyfferth, Stellvertreter des Vorsitzenden.
4. Kaufmann W. Apel.
5. Professor W. Dindorf.
6. Prof. G. Hanssen, Stellvertreter der drei letzten vom Ausschuß erwählten Direktoren.

F. A. Dorn, Bevollmächtigter des Direktoriums.

B. Gesellschafts-Ausschuß.

1. Kramermeister Poppe, Vorsitzender.
2. Polizei-Direktor Stengel, Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. Advokat Brunner.
4. Bankier E. Becker.
5. General-Konsul Clauß, Ritter.
6. Professor Erdmann.
7. Stadtrath Fleischer.
8. Baudirektor Geutebrück.
9. Bürgermeister Geh. Justiz-Rath Dr. Groß, Komthur und Ritter 2c.
10. Handlungs-Deputirter Gustav Harkort, Ritter.
11. Kaufmann A. Olearius.
12. Kriminalrichter Rothe.
13. Buchhändler Reimer.
14. Bankier H. W. Schmidt, Ritter.
15. Kaufmann E. Weber.
(Sämmtlich in Leipzig.)
16. Robert Georgi in Mylau.
17. Kammerherr H. B. v. Bodenhausen auf Burgchemnitz.
18. Oberbürgermeister Hempel in Altenburg.
19. Regierungsrath v. Hake in Chemnitz.
20. Finanzrath Lingke in Altenburg.
21. Staatsminister v. Lindenau, Excellenz, Großkreuz 2c., in Altenburg.
22. Regierungsrath Schuderoff, Ritter, in Altenburg.

23. Lieutenant Stockmann auf Zöpen.
24. G. W. Wünning, Handlungs-Deputirter.

Ober-Ingenieur:
Rob. Wilke, Königl. Sächsischer Ingenieur-Hauptmann.

Zu den Seite 1556 angegebenen 10 Lokomotiven sind im Anfange des Jahres 1845 noch 2 mit Außencylindern ebenfalls aus der Fabrik von R. Stephenson in Newcastle getreten, und haben den davon gehegten Erwartungen vollkommen entsprochen. Dieselben haben auf der nahe bei Zwickau beginnenden Steigung von 1 : 110 öfter einen 2500 bis 2600 Ztr. schweren Zug mit einer Geschwindigkeit von 4 Meilen in der Stunde fortgeschafft und sich auch auf der kürzlich dem Betriebe übergebenen Strecke zwischen Werdau und Reichenbach, welche rücksichtlich der Steigungs-Verhältnisse die ungünstigste der ganzen Bahn ist, indem sich daselbst auf mehr als 20000 Ellen eine ununterbrochene Steigung von 1 : 100 befindet, trefflich bewährt.

So wünschenswerth es nun auch gewesen wäre, den ferneren Bedarf ebenfalls von Stephenson u. Komp. zu beziehen, so stellten dieselben jedoch eine gegen früher so hohe Preisforderung, daß man sich genöthigt sah, 2 fernere Lokomotive bei A. Borsig in Berlin zu bestellen. Dieselben werden in der Hauptsache gleiche Dimensionen wie die beiden oben erwähnten haben, und sollen außerdem noch variable Expansion erhalten.

Die mit Rücksicht auf die weitere Ausdehnung des Bahnbetriebes bestellten Transportmittel sind theils von der Wagenbau-Anstalt der Leipzig-Dresdener Kompagnie geliefert, theils in der Werkstätte der Gesellschaft gefertigt worden. Am Anfange des Jahres 1846 war die Gesellschaft im Besitze folgender Wagen:

6	Personenwagen	1. Klasse	mit	3	Koupé's	und	4	Rädern,
15	=	2. =	=	3	=	=	4	=
1	=	2. =	=	5	=	=	6	=
47	=	3. =	=	3	=	=	4	=
1	=	3. =	=	4	=	=	4	=
2	=	1. u. 3. =	=	4	=	=	4	=
2	=	1. u. 3. =	=	4	=	=	6	=
2	Postwagen					mit	6	=
4	Passagiergepäckwagen					=	4	=
4	bedeckte amerikanische Packwagen					=	8	=
8	Lowries					=	4	=
315	offene Packwagen					=	4	=
35	= =					=	6	=
34	bedeckte =					=	6	=
23	offene =	mit Holzfedern				und	4	=
1	dergl. =	=	=			=	6	=

Zusammen 500 Wagen, von denen 74 mit 2062 Plätzen zur Beförderung von Personen und 426 für den Güterverkehr bestimmt sind.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 1559.)

Die Betriebseinnahmen stellten sich in den Jahren 1844 und 1845 wie folgt:

	1844.						1845.					
	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
Personenbeförderung				116634	3	6				131769	16	—
Güterbeförderung:												
Brutto-Einnahme	60969	21	—				78971	23	—			
Hierzu:												
für Lagergeld und Vorschußprovision	—	—	—				176	21	9			
	60969	21	—				79148	14	9			
Davon ab:												
an Zentnergeld und Löhnen für An- und Abfahren von Gütern	7143	5	2				—	—	—			
Schadenvergütungen	—	—	—				284	22	6			
				53826	15	8				78863	22	3
Postfracht				191	7	9				1543	13	1
Pacht-Erträge				2200	25	2				2751	3	—
Zusammen				172852	22	5				214927	24	4
Hierzu:												
Betriebs-Kapital				13915	13	8				18359	3	8
Zusammen				186768	6	3				233286	28	2

Auf die einzelnen Monate der Jahre 1844, 1845 und 1846 vertheilten sich nach den monatlichen Veröffentlichungen die Einnahmen aus dem Betriebe, ohne Abzug von Zentnergeld ꝛc., folgendermaßen:

Monat.	1844.			1845.			1846.		
	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
Januar	7249	17	—	10228	15	—	18122	6	—
Februar	5185	13	—	7660	22	—	15559	5	—
März	9539	5	—	10831	28	—	20156	15	8
April	24400	12	—	23928	—	9	31324	8	6
Mai	21466	18	8	14060	23	—	35825	23	8
Juni	15859	19	—	16375	27	—	31612	15	3
Juli	16323	4	2	17903	28	7	33831	7	6
August	13958	25	1	15952	10	1	31020	14	—
September	18764	21	3	27659	11	4	39541	3	—
Oktober	21761	4	4	29349	24	2			
November	10903	19	7	17903	14	—			
Dezember	12191	15	1	18886	14	7			
Zusammen	177603	24	6	210741	9	—			

Die Betriebsausgaben in den Jahren 1844 und 1845 waren dagegen:

Gegenstand.	1844. Betrag im Einzelnen. Thlr.	Ngr.	pf.	1844. Betrag im Ganzen. Thlr.	Ngr.	pf.	1845. Betrag im Einzelnen. Thlr.	Ngr.	pf.	1845. Betrag im Ganzen. Thlr.	Ngr.	pf.
Bahnunterhaltung:												
Ober- und Unterbau (Arbeitslöhne und Material für Instandsetzung der Bahn	8184	6	1				23767	19	6			
Gehalte der Ingenieure und Wärter	13177	16	8				13493	26	5			
Bahnwärterhäuser	163	14	7				159	6	7			
Bahnwärter-Utensilien	181	—	6				160	8	—			
Bahnhöfe:				21706	8	2				37581	—	8
Gehalte, Löhne, Wegebessern, Gebäude-Unterhaltung 2c.:												
Leipzig	3486	23	9				5946	7	5			
Kieritzsch	822	6	9				790	2	9			
Altenburg	3081	11	2				3150	18	6			
Gößnitz	214	19	4				509	20	8			
Krimmitzschau	469	20	3				1428	16	2			
Werdau	—	—	—				159	28	4			
Zwickau	—	—	—				416	10	7			
Fahrdienst:				8074	21	7				12401	15	1
Gehalte und Löhne, so wie Meilengebühren und Auslösungen	11053	1	3				13064	28	7			
Geräthschaften	622	26	—				727	3	2			
Expeditionseinrichtung und Aufwand	1067	18	3				1658	27	3			
Papier und Druckkosten	550	—	5				503	17	2			
Feuerversicherung der Züge	494	13	5				448	21	3			
	13787	29	6				16403	7	7			
Davon ab:												
für eingenommene Kofferträger-Gebühren nach Abzug des den Kofferträgern bewilligten Antheils	898	19	2				817	18	8			
				12889	10	4				15585	18	9

Gegenstand.	1844. Betrag im Einzelnen. Thlr.	Ngr.	pf.	1844. Betrag im Ganzen. Thlr.	Ngr.	pf.	1845. Betrag im Einzelnen. Thlr.	Ngr.	pf.	1845. Betrag im Ganzen. Thlr.	Ngr.	pf.
Wagen:												
Reparatur	4557	17	8				7551	28	6			
Unterhaltung	1604	17	4				1472	—	7			
Gehalte und Löhne	941	7	6				1641	10	5			
				7103	12	8				10665	9	8
Lokomotive:												
Reparatur	1487	22	9				4136	25	8			
Heizung	15232	8	—				17563	1	8			
Unterhaltung	2467	18	4				2377	2	4			
Gehalte und Löhne	4719	14	9				6087	2	6			
				23907	4	2				30164	2	6
Maschinen-Werkstätten				1372	11	5				4503	13	4
Bekleidung				1459	12	2				2795	20	5
Onera:												
Grundabgaben	837	6	5				1116	5	4			
Entschädigung an Adjacenten	—	—	—				14	18	2			
Immobiliar-Versicherung	422	16	—				447	17	9			
Post-Entschädigung für 1844	3900	—	—				4550	—	-			
				5159	22	5				6128	11	5
Neue Anschaffungen:												
Geräthschaften für die bereits befahrene Strecke	—	—	—	1256	28	9	—	—	—	546	14	8
Hauptverwaltungs-Büreau:												
Hälfte der allgemeinen Geschäftskosten	6258	28	—				5616	25	2			
Unkosten, den Betrieb allein betreffend (Reisespesen, Insertionskosten rc.)	—	—	—				105	11	—			
				6258	28	—				5722	6	2

Gegenstand.	1844. Betrag im Einzelnen. Thlr.	Ngr.	pf.	1844. Betrag im Ganzen. Thlr.	Ngr.	pf.	1845. Betrag im Einzelnen. Thlr.	Ngr.	pf.	1845. Betrag im Ganzen. Thlr.	Ngr.	pf.
Insgemein				44	15	1				617	10	2
Summe der Ausgaben				89232	25	5				126711	3	8
Die Einnahmen betrugen				186768	6	3				233286	28	2
Mithin Einnahme-Ueberschuß pro 1844				97535	10	8				106575	24	4
wovon für Bestände:												
der Maschinen-Werkstätten	6401	24	—				11732	12	—			
des Bekleidungs-Depots	1381	—	1				1047	14	4			
des Billet-Depots	628	2	5				1185	28	2			
an baarem Gelde	5504	17	2				4393	9	2			
per Betriebs-Kapital-Konto auf 1845 und 1846 vorgetragen wurden mit				13915	13	8				18953	3	8
während der verbleibende reine Ueberschuß mit				83619	27	—				88216	20	6
dem Aktien-Zinsen-Konto gut geschrieben worden ist.												

In Betreff der einzelnen Betriebsausgaben bemerken wir Folgendes.

Im Jahre 1844 wurde anstatt der früher zum Schmieren der Wagen genommenen kompakten Schmiere reines Rüböl verwendet, wodurch nach den dabei gewonnenen Resultaten eine ansehnliche Ersparniß gemacht ist. Die Wagen legten im Laufe des angegebenen Jahres für den Betrieb zusammen 191908,2 Meilen zurück und erforderten an Reparatur und Unterhaltung, einschließlich der Gehalte und Löhne,

7103 Thlr. 12 Ngr. 8 pf.,

mithin pro Meile 1 Ngr. 1 pf.

Die Lokomotive durchliefen, mit Ausnahme der Züge zu Beförderung von Materialien für den Bahnbau, im Ganzen 15142,6 Meilen, und zwar:

Saxonia . .	1336,6	Meilen,
Bavaria . .	2019,0	=
Iris . . .	3266,0	=
Löwe . . .	1445,4	=
Hirsch . . .	2146,6	=
Adler . . .	1684,0	=
Falke . . .	518,0	=
Schwan . .	615,8	=
Bär . . .	635,2	=
Tiger . . .	1476,0	=
Ueberhaupt	15142,6	Meilen,

und gebrauchten dafür den in der Betriebsrechnung zerlegten Gesammtaufwand von 23907 Thlr. 4 Ngr. 2 pf. Hiervon kamen auf die Lokomotivmeile:

	Thlr.	Ngr.	pf.
an Reparatur	—	2	9,50
= Heizung	1	—	1,77
= Unterhaltung	—	4	8,88
= Gehalten und Löhnen . .	—	9	3,49
Zusammen	1	17	3,64

während sich im Jahre 1843 die Zugkraft für den Meilendurchschnitt noch auf 2 Thlr. 3 Ngr. 8,4 pf. berechnete. Die Wagenmeile, deren im Jahre vorher 12,68 auf eine Lokomotivmeile kamen, erforderte dagegen für Zugkraft einen Aufwand von 3 Ngr. 7,6 pf., welche in dem Jahre 1843 bei einem Durchschnitt von 12,82 Wagenmeilen für eine solche sich auf 4 Ngr. 9,8 pf. belief. Dieses günstige Resultat wurde theils durch die billigeren Kohlenpreise, theils durch die dem Bahnbetriebe gegebene mehrerwähnte Ausdehnung erlangt.

Zur Lokomotivheizung sind im Jahre 1844 überhaupt 2,990980 Pfund Zwickauer Coaks verbraucht worden. Es wurden aber damit nicht nur die von den Lokomotiven für den Betrieb gefahrenen 15142,6 Meilen, sondern auch zu Zwecken des Baues 4947,2 Meilen, mithin zusammen 20089,8 Meilen zurückgelegt und sonach für die Lokomotivmeile 148,8 Pfund Coaks verwendet. Im Jahre 1843 stellte sich dieser Durchschnitt auf 2,57 Scheffel,

oder den Scheffel zu 75 Pfund gerechnet, auf 192,75 Pfund. Mag nun auch das Gewicht eines Scheffels Coaks, welcher seit Anfang Juni 1844 nicht mehr nach dem Maaße bezogen wird, meist hinter den dafür angenommenen 75 Pfund zurückgeblieben und solchergestalt im gedachten Jahre der effektive Coaksverbrauch auf die Lokomotivmeile weniger als 192,75 Pfund gewesen sein, so sind doch im Jahre 1844 an Brennmaterial zur Lokomotivheizung unverkennbare Ersparnisse gemacht worden, welche, wenigstens zum Theil, in der dafür den Lokomotivführern gemachten Prämienbewilligung ihren Grund haben dürften.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich im Ganzen, wenn der Bruttoertrag des Güterverkehrs ohne vorgängigen Abzug der davon unmittelbar gekürzten 7143 Thlr. 5 Ngr. 2 pf. gerechnet wird, auf 179995 Thlr. 27 Ngr. 7 pf.; die Gesammtausgaben des Betriebes, unter Zuziehung der gedachten Spezialkosten des Güterverkehrs, stellten sich dagegen auf 90763 Thlr. 2 Ngr. 2 pf. Es betrugen mithin die Betriebskosten 50,4 Prozent der Gesammteinnahme, was nicht nur im Verhältniß zu dem vorhergehenden Jahre, wo erstere sich auf 79,2 Prozent erhoben, sondern auch an sich und im Vergleiche mit anderen Bahnen als ein sehr günstiges Resultat angesehen werden kann.

Im Jahre 1845 stellte sich dagegen dies Verhältniß weit ungünstiger, indem die Betriebskosten sich auf 59 Prozent der Bruttoeinnahme beliefen. Dies findet in dem Umstande seine Erklärung, daß sich die Betriebsausgaben nicht in demselben Verhältnisse wie die Betriebsausgaben vergrößert haben; denn während die gesammten Einnahmen, auf die Zahl der Lokomotivmeilen vertheilt, für eine solche im Jahre 1844: 10 Thlr. 12 Ngr. ergaben, stellten sich im Jahre 1845 nur 9 Thlr. 10 Ngr. heraus. Die im September 1845 erfolgte Ausdehnung des Betriebes bis Zwickau hat indessen die Verhältnisse sehr wesentlich und günstig umgestaltet.

Die ganzen Betriebskosten betrugen übrigens nach Reduktion:

	1843.			1844.			1845.		
	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
auf eine Meile Bahnlänge	17577	—	—	10084	23	5	12929	20	8
= = Lokomotivmeile .	8	5	2	5	29	8	5	15	7
= = Wagenmeile . .	—	19	1,9	—	14	1,8	—	12	9

Die Unterhaltung der Bahn und der Bahnhöfe kostete namentlich im Jahre 1845 bedeutend mehr als im Jahre 1844, indem erstere einen Mehraufwand von 15874 Thlr. 22 Ngr. 6 pf., letztere einen von 4326 Thlr. 23 Ngr. 4 pf. erforderte. Dieses wurde theils dadurch veranlaßt, daß die Strecke von Altenburg bis Krimmitzschau und darunter auch die beiden Bahnhöfe bei Gößnitz und Krimmitzschau während des ganzen Jahres 1845, 1844 aber noch nicht einmal 3 Monate lang zu erhalten waren, theils durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse zu Anfange des Jahres 1845.

Die Wagen legten im Laufe des Jahres 1845 für den Betrieb 296561,2 Meilen zurück, und erforderten an Reparatur, Unterhaltung, Gehalten und Löhnen einen Aufwand von überhaupt 10665 Thlr. 9 Ngr. 8 pf., so daß auf die Wagen-

meile 1 Ngr. 0,8 pf. Kosten kommen. Im Jahre 1844 hatte sich dieser Durchschnitt etwas höher, nämlich auf 1 Ngr. 1,1 pf. gestellt.

Die Lokomotive durchliefen für Betriebszwecke 22994,1 Meilen, und zwar:

Saxonia . .	3497,6	Meilen,
Bavaria . .	3152,2	=
Iris . . .	1682,6	=
Löwe . . .	3108,0	=
Hirsch . . .	2220,1	=
Adler . . .	3238,4	=
Falke . . .	441,2	=
Schwan . .	1192,8	=
Tiger . . .	4047,0	=
Elephant . .	198,2	=
Leopard . .	216,0	=
Zusammen	22994,1	Meilen.

Die dafür an Reparatur, Heizung, Unterhaltung, Gehalten und Löhnen überhaupt aufgewendeten 30164 Thlr. 2 Ngr. 6 pf. vertheilten sich auf die Lokomotivmeile wie folgt:

	Thlr.	Ngr.	pf.
an Reparatur	—	5	4
= Heizung	—	22	9,1
= Unterhaltung	—	3	1,0
= Gehalten und Löhnen	—	7	9,4
Summe	1	9	3,5

Im Jahre 1844 belief sich dieser Durchschnitt auf 1 Thlr. 17 Ngr. 3,64 pf., und man darf im Jahre 1846 noch eine weitere Ermäßigung erwarten, da in dem größeren Theile des Jahres 1846 der Coaks, um auf die Bahn zu gelangen, erst nach Krimmitzschau geschafft werden mußte.

Die durchschnittlich auf eine Lokomotivmeile kommenden Wagenmeilen haben sich, im Vergleich mit 1844, von 12,68 auf 12,89 erhöht, während der Aufwand für eine Lokomotivmeile von 3 Ngr. 7,6 pf. auf 3 Ngr. 0,5 pf. herabgegangen ist. Dieses günstige Ergebniß ist der großen Leistungsfähigkeit der Lokomotive zu verdanken, welche um so mehr hervortritt, als sich auf den neuerlich dem Betriebe übergebenen Bahnstrecken sehr starke Steigungen befinden.

Bei der Lokomotivheizung sind zur Aufstellung des Gesammtergebnisses nicht nur die im Betriebe zurückgelegten 22994,1 Meilen, sondern auch die zu Bauzwecken durchfahrenen 4628,8 Meilen in Anschlag zu bringen. Für diese 27622,9 Meilen sind überhaupt 3,682000 Pfund Zwickauer Kohlen, mithin für die Lokomotivmeile 133,3 Pfund verbraucht worden, während sich dieser Durchschnitt im Jahre 1844 noch auf 148,8 Pfund stellte.

Der Unterstützungsfonds hatte sich bis zum Schlusse des Jahres 1845 auf 2461 Thlr. 14 Ngr. 4 pf. erhoben.

i. Fahrordnung, Tarif.

(Seite 1563.)

Seit Eröffnung des regelmäßigen Betriebes zwischen Leipzig und Reichenbach, so wie andererseits Zwickau am 31. Mai 1846 bewegen sich täglich nach beiden Richtungen der Bahn 2 Personen- und 2 Güterzüge mit Personenbeförderung; von letzteren geht jedoch nur einer nach Reichenbach. Die Dauer sowohl der Personen- als auch der Güterzüge beträgt zwischen Leipzig und Zwickau $3\frac{1}{2}$, zwischen Leipzig und Reichenbach $3\frac{3}{4}$ Stunden.

Die Fahrpreise für eine Person in Neugroschen sind, wie folgt:

Von	nach Leipzig			nach Kieritzsch.			nach Altenburg.			nach Gößnitz.			nach Krimmitzschau.			nach Werdau.			nach Zwickau.			nach Reichenbach.		
	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
Leipzig	—	—	—	18	13	8	36	26	16	54	39	24	63	45	27	74	53	32	84	60	36	90	65	39
Kieritzsch	18	13	8	—	—	—	18	13	8	36	26	16	45	32	19	56	40	24	66	47	28	73	52	31
Altenburg	36	26	16	18	13	8	—	—	—	18	13	8	27	19	11	38	27	16	48	34	20	55	39	23
Gößnitz	54	39	24	36	26	16	18	13	8	—	—	—	9	6	3	20	14	8	30	21	12	37	26	15
Krimmitzschau . . .	63	45	27	45	32	19	27	19	11	9	6	3	—	—	—	11	8	5	21	15	9	28	20	12
Werdau	74	53	32	56	40	24	38	27	16	20	14	8	11	8	5	—	—	—	10	7	4	17	12	7
Zwickau	84	60	36	66	47	28	48	34	20	30	21	12	21	15	9	10	7	4	—	—	—	27	19	11
Reichenbach . . .	90	65	39	73	52	31	55	39	23	37	26	15	28	20	12	17	12	7	27	19	11	—	—	—

	2. Kl.	3. Kl.
Von Leipzig bis Böhlen . . .	10 Ngr.	6 Ngr.
= Kieritzsch = . . .	5 =	3 =

Die Bestimmungen hinsichtlich des Personentransports sind die S. 1564 und 1565 angegebenen.

Der Tarif für den Wagentransport pro Stück in Thalern ist folgender:

Von	nach Leipzig.		nach Kieritzsch.		nach Altenburg.		nach Gößnitz.		nach Krimmitzschau.		nach Werdau.		nach Zwickau.		nach Reichenbach.	
	schwere.	leichte.	schwere.	leichte.	schwere.	leichte.	schwere.	leichte.	schwere.	leichte.	schwere.	leichte.	schwere.	leichte.	schwere.	leichte.
Leipzig	—	—	$2\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	5	$3\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{4}$	$8\frac{2}{3}$	$6\frac{1}{6}$	10	7	$11\frac{1}{3}$	$7\frac{5}{6}$	$12\frac{1}{3}$	$8\frac{2}{3}$
Kieritzsch	$2\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	—	—	$2\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	5	$3\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{6}$	$4\frac{1}{3}$	$7\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{4}$	$8\frac{5}{6}$	$6\frac{1}{6}$	$9\frac{5}{6}$	$6\frac{5}{6}$
Altenburg	5	$3\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	—	—	$2\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	$3\frac{2}{3}$	$2\frac{2}{3}$	5	$3\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{3}$	$4\frac{2}{5}$	$7\frac{1}{3}$	$5\frac{1}{6}$
Gößnitz	$7\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{4}$	5	$3\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	—	—	$1\frac{1}{6}$	$\frac{5}{6}$	$2\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	$3\frac{5}{6}$	$2\frac{2}{3}$	$4\frac{5}{6}$	$3\frac{2}{5}$
Krimmitzschau . . .	$8\frac{2}{3}$	$6\frac{1}{6}$	$6\frac{1}{6}$	$4\frac{1}{3}$	$3\frac{2}{3}$	$2\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{6}$	$\frac{5}{6}$	—	—	$1\frac{1}{3}$	1	$2\frac{2}{3}$	$1\frac{5}{6}$	$3\frac{2}{3}$	$2\frac{2}{3}$
Werdau	10	7	$7\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{4}$	5	$3\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{3}$	1	—	—	$1\frac{1}{3}$	1	$2\frac{1}{3}$	$1\frac{2}{3}$
Zwickau	$11\frac{1}{3}$	$7\frac{5}{6}$	$8\frac{5}{6}$	$6\frac{1}{6}$	$6\frac{1}{3}$	$4\frac{2}{5}$	$3\frac{5}{6}$	$2\frac{2}{3}$	$2\frac{2}{3}$	$1\frac{5}{6}$	$1\frac{1}{3}$	1	—	—	$3\frac{2}{3}$	$2\frac{2}{3}$
Reichenbach	$12\frac{1}{3}$	$8\frac{2}{3}$	$9\frac{5}{6}$	$6\frac{5}{6}$	$7\frac{1}{3}$	$5\frac{1}{6}$	$4\frac{5}{6}$	$3\frac{2}{5}$	$3\frac{2}{3}$	$2\frac{2}{3}$	$2\frac{1}{3}$	$1\frac{2}{3}$	$3\frac{2}{3}$	$2\frac{2}{3}$	—	—

Für den Gütertransport auf der Bahn gilt, abgesehen von dem Vereinstarif der Berlin-Anhaltischen, Berlin-Stettiner, Herzogl. Braunschweigischen, Leipzig-Dresdener, Magdeburg-Halberstädter, Magdeburg-Leipziger und Sächsisch-Baierischen Eisenbahn (wir haben denselben unter der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, Preuß. Eisenb. Fortsetzung S. 94 bis 100 angeführt), nachstehendes Reglement vom 1. September 1845.

§. 1. Annahme von Gütern zum Transport.

Die Bedingungen der Annahme von Gütern zum Transport auf der Eisenbahn sind folgende:

1. Beifügung eines vollständig ausgefüllten, vom Absender unterschriebenen Frachtbriefes, von welchem gedruckte Formulare in jeder Güterexpedition zu kaufen sind.
2. Der Frachtbrief darf weder von einem andern Aufgabeorte als dem, an welchem das Gut zur Beförderung auf der Eisenbahn übergeben wird, noch nach einem andern Bestimmungsorte lauten, als dem, an welchem das Gut die Bahn wiederum zu verlassen hat. Jeder Frachtbrief, mit welchem das Gut vor jener Aufgabe von Schiffern, von Fuhrleuten oder auf Eisenbahnen befördert worden ist, oder, nach Erreichung seines Zieles auf der Eisenbahn, auf anderem Wege weiter befördert werden soll, wird allein unbedingt zurückgewiesen, als Beilage zu dem Eisenbahn-Frachtbriefe aber nur in dem Falle angenommen, daß er über kontrolpflichtiges Gut lautend von der Steuerbehörde abgestempelt ist. Da jedoch aus der Annahme eines solchen Frachtbriefes eine Verbindlichkeit irgend einer Art für die Kompagnie nicht erwachsen darf, so ist der Versender verpflichtet, auf demselben die mit seiner Namensunterschrift zu versehende Bemerkung zu machen:
   „Dieser Frachtbrief ist während des Transports auf der Eisenbahn nur als Steuernachweis gültig."
3. Wünscht der Absender eine Bescheinigung über das der Eisenbahn übergebene Gut, so hat derselbe eine mit dem Frachtbriefe gleichlautende Deklaration einzureichen, welche von der Güterexpedition gestempelt und dem Absender als Empfangsbescheinigung zurückgegeben wird.
4. Frachtbriefe für Waaren-Artikel, welche der Zollkontrole im Innern unterliegen, müssen von der Steuerbehörde abgestempelt oder mit Begleitschein versehen sein.
5. Sämmtliche Güter müssen in geeigneter und solider Verpackung (Getreide namentlich in unbeschädigten, dauerhaften Säcken) eingeliefert werden, so daß deren Beschädigung durch den Transport nicht zu besorgen steht, indem die Kompagnie für keinen Schaden einsteht, welcher nur in Folge mangelhafter Verpackung entstanden ist.

   Mangelhaft oder unzureichend emballirte Güter, so wie Fässer, welche lecken, werden nur nach Befinden und nur dann zur Beförderung übernommen, wenn von dem Versender durch eine desfallsige

Anmerkung im Frachtbriefe auf jeden Entschädigungsanspruch verzichtet wird.

Frachtgut, welches von einer der Vereinsbahnen auf eine oder mehrere andere derselben übergehen soll, wird auf der Anfangsbahn mit keinem anderen Frachtbriefe als einem solchen angenommen, in welchem der Aufgeber des Gutes die Bestimmungen der Reglements sämmtlicher Vereinsbahnen, auf welchen dasselbe transportirt werden soll, ausdrücklich anerkennt, nach dem Formular, von welchem gedruckte Exemplare, wie von den gewöhnlichen Frachtbriefen der Kompagnie, in jeder Güterexpedition zu kaufen sind. Der von der ersten Eisenbahn angenommene Frachtbrief begleitet das Gut bis zum Bestimmungsort und darf auf keiner Zwischenbahn durch einen andern ersetzt werden. Jede Bahn vermerkt auf demselben den Betrag ihrer Fracht und tarifmäßigen Spesen. Der Frachtbrief darf einen versiegelten Avis nicht enthalten.

§. 2. Fehlerhafte Frachtbriefe.

Frachtbriefe, welche gegen irgend eine der in §. 1 enthaltenen Bestimmungen verstoßen, oder von einem anderen Datum als dem Tage der Uebergabe des Gutes lauten, oder im Datum oder sonstigen Inhalte korrigirt sind, werden dem Absender zurückgeschickt. Das Gut selbst bleibt bis zum Eingange des vervollständigten oder berichtigten neuen Frachtbriefes auf Gefahr des Absenders liegen.

§. 3. Haftung.

Bei allen der Kompagnie unter Beobachtung der vor- und nachstehenden Bestimmungen zur Beförderung übergebenen Gütern haftet dieselbe für deren Ablieferung am Bestimmungsorte in äußerlich unbeschädigtem und trockenem Zustande, übernimmt jedoch keine Garantie für den Inhalt der Kolli.

Bei sichtlicher äußerer Beschädigung der Verpackung müssen hierauf zu gründende Reklamationen gleich bei Empfangnahme der Güter gemacht und bei der betreffenden Güterexpedition angebracht werden. Spätere Reklamationen bleiben unberücksichtigt.

Da es bei direkter Fracht im Interesse des Versenders liegen kann, daß an Orten, wo die Güter von einer Bahn auf die andere übergehen, wegen Regulirung etwaniger Schäden oder sonstiger auf das Gut bezüglicher Verfügungen, von Seiten der betreffenden Bahnverwaltung mit einem Beauftragten des Versenders verhandelt werde, so ist letzterem gestattet, für Fälle gedachter Art Nothadressen im Frachtbriefe aufzugeben.

§. 4. Gewichtsdefekte.

Gewichtsdefekte werden auf den Preußischen Vereinsbahnen, so wie auf der Herzoglich Braunschweigischen, nur insoweit vergütet, als sich bei verlangtem Nachwiegen auf dem Ankunftsbahnhofe ein Manko von mehr als 1 Prozent bei trockenen und von mehr als 2 Prozent bei nassen Waaren (unter welche auch Tabak in Bunden und Schaafwolle gerechnet werden) herausstellt. Beträgt demnach z. B. der Gewichtsverlust $2\frac{1}{2}$ Prozent, so werden bei trockenen Waaren $1\frac{1}{2}$ Proz., bei nassen nur $\frac{1}{2}$ Proz. vergütet.

§. 5. Feuerversicherung.

Alle ohne Werthangabe zum Transport aufgegebenen oder nicht höher als 50 Thlr. pro Zentner deklarirten Güter, außer Juwelen, Pretiosen, Dokumenten und Geld, werden von der Kompagnie gegen Feuersgefahr ohne Zahlung einer Prämie bis zum Maximum von 50 Thlr. pro Zentner versichert, wobei es sich von selbst versteht, daß im Falle eines Brandschadens nur der zu erweisende, wirkliche Werth des vernichteten oder beschädigten Gutes vergütet werden kann.

Wer sein Gut höher als 50 Thlr. pro Zentner versichern will, muß dies im Frachtbriefe mit rother Dinte und mit in Buchstaben ausgedrückter Werthangabe bemerken. Die Prämie für solche höhere Versicherungen beträgt 1 Ngr. für jede 1000 Thlr. Werth, gleichviel ob auf die ganze Länge der Bahn oder nur auf eine Strecke derselben. Bei Feststellung dieser Prämie werden jede angefangenen 1000 Thlr. für volle gerechnet. Die Versicherung beginnt mit der Uebergabe des Gutes an die betreffende Güterexpedition und endigt mit dessen Empfangnahme durch den Adressaten oder Ablieferung an die Steuerbehörde, vorausgesetzt, daß beide nicht durch die Schuld des Adressaten länger als 24 Stunden nach der Ankunft auf dem Bahnhofe verzögert worden, in welchem Falle die Versicherung mit Ablauf dieser 24 Stunden erlischt.

Bei direkter Fracht wiederholt sich die Zahlung der Versicherungsprämie auf jeder einzelnen Bahn nach Maaßgabe der in den betreffenden Reglements enthaltenen Bestimmungen.

§. 6. Verwiegung.

Die Verwiegung geschieht nach Zollgewicht, 100 Pfd. = 1 Ztr. Bei Gegenständen, welche nach Frachtsatz C und in Wagenladungen Klasse 1 oder 2 (§. 11) versendet werden, kann nur ein Probewiegen nach einzelnen Stücken oder Maaßeinheiten zur Ermittelung des Gewichts (zur Fuhre) stattfinden. Bei Versendung von Steinkohlen werden 10 Karren (= 50 Scheffeln), bei Ziegeln 1000 Stück Mauerziegel oder 2000 Stück Dachziegel als eine Wagenladung von 80 Ztr. gerechnet.

Bei Gütern, welche auf solche ausländische Bahnen übergehen, auf welchen die Tarifsätze nach Handelsgewicht erhoben werden, sind zur Vereinfachung der desfallsigen Berechnung die betheiligten Gesellschaften darin übereingekommen, daß bei Quantitäten bis mit 8 Zentnern Zollgewicht und Handelsgewicht als gleich gerechnet, dagegen die Differenzen bei Quantitäten von größerem Gewicht nur in Abstufungen von halben Zentnern nach folgender Tabelle ausgeglichen werden sollen.

Zollgewicht gegen Handelsgewicht abzurechnen:

über	8	bis	27	Ztr.	½	Ztr.
=	27	=	46	=	1	=
=	46	=	64	=	1½	=
=	64	=	82	=	2	=
=	82	=	100	=	2½	=

Handelsgewicht gegen Zollgewicht zuzurechnen:

über	8	bis	27	Ztr.	½	Ztr.
=	27	=	44	=	1	=
=	44	=	62	=	1½	=
=	62	=	80	=	2	=
=	80	=	98	=	2½	=
=	98	=	115	=	3	=

§. 7. Abrechnung.

Güter eines Absenders an einen Adressaten, welche weniger als 50 Pfd. wiegen, werden zu 50 Pfd. vernommen. Das weitere Gewicht wird bei den Frachtsätzen **A** und **B** nach der Progression von 10 zu 10, bei dem Frachtsatze **C** von 50 zu 50 Pfd. berechnet, so daß beispielsweise 51 Pfd. nach dem Frachtsatze **A** oder **B** für 60, nach dem Frachtsatze **C** für 100 Pfd. gelten.

Auf den Preußischen Vereinsbahnen, so wie auf der Herzogl. Braunschweigischen Bahn werden, ohne Rücksicht auf den Frachtsatz, alle weniger als 1 Ztr. wiegende Kolli eines Absenders an einen Adressaten für einen vollen Zentner gerechnet und finden nur Progressionen von ¼ zu ¼ Zentner Statt.

Bei Berechnung und Erhebung der Fracht und Nachnahme wird der nach Tarif ausfallende Betrag von weniger als ½ Ngr. gar nicht, dagegen von ½ Ngr. und mehr für voll gerechnet. — Für einzelne Kolli, für welche die Fracht weniger als 2 Ngr. beträgt, werden diese als niedrigster Betrag erhoben.

§. 8. Erhöhte Fracht.

Alle Gegenstände, welche bei wenig Gewicht viel Raum einnehmen, als Betten, Damenputz, Federn, Hüte, Mützen, Korbwaaren, Schubkarren, musikalische Instrumente, Meubles, Rauhkarden, Watte u. dergl. können nur zum doppelten Satze der Eilfracht oder ordinären Fracht befördert werden. — Meubles, gleichviel ob verpackt oder unverpackt, werden auf dem Transport zwar mit möglichster Vorsicht behandelt, die Kompagnie übernimmt jedoch für dieselben keine andere Garantie als die gegen Entwendung und Feuersgefahr.

Leere Fässer und Kisten werden, wenn sie erweislich auf der Bahn gefüllt transportirt worden sind, bei Retoursendung zum einfachen Tarifsatz befördert; doch kann die Kompagnie sich weder zu einer bestimmten Lieferzeit noch zur Gewähr für gute Beschaffenheit bei der Ablieferung verpflichten.

§. 9. Fracht nach Uebereinkunft.

Gegenstände, welche schneller Verderbniß unterliegen, werden *nur frankirt* zur Beförderung angenommen.

Der Transport von ungewöhnlichen Frachtstücken, als: Bäumen, Sträuchern u. s. w., von Schwefelsäure, Scheidewasser und von gährenden Flüssig-

keiten, erfordert besondere Uebereinkunft. — Für solche Transporte übernimmt jedoch die Kompagnie nicht nur keine Gewähr, sondern behält sich auch das Recht vor, vom Absender Ersatz für alle Beschädigungen zu verlangen, welche durch dergleichen Substanzen an andern, mit denselben verladenen Waaren oder an den Transportmitteln etwa entstanden sind.

§. 10. Verbotene Fracht.

Gänzlich ausgeschlossen von der Beförderung auf der Eisenbahn sind:

1. Alle postzwangspflichtigen Kolli von 20 Pfd. und darunter; auf Preußischen Bahnen Kolli unter 40 Pfd., baares Geld, ungemünztes Gold, Silber, Dokumente und Pretiosen.
2. Alle leicht Feuer fangende oder durch Reibung entzündbaren Gegenstände, als: Schießpulver, Knallsilber, Knallgold, Streichschwämme, Phosphor u. dgl.

Wer solche Gegenstände dennoch unter falscher oder durch unbestimmte Benennung täuschender Deklaration zur Beförderung bringen sollte, wird, im Falle eines dadurch veranlaßten Schadens, dafür entschädigungspflichtig.

§. 11. Frachtsätze.

Die Frachtsätze werden nach drei Klassen erhoben:

Tarif für den Gütertransport.

pr. 100 Pfund bei A. B. C. und pr. Wagenladung bei Klasse 1. und 2.

Von	nach Leipzig.					nach Kieritzsch.					nach Altenburg.					nach Gößnitz.				
	A.	B.	C.	Klasse 1.	Klasse 2.	A.	B.	C.	Klasse 1.	Klasse 2.	A.	B.	C.	Klasse 1.	Klasse 2.	A.	B.	C.	Klasse 1.	Klasse 2.
	Pfennige.			Thaler.		Pfennige.			Thaler.		Pfennige.			Thaler.		Pfennige.			Thaler.	
Leipzig . . .	—	—	—	—	—	31	18	13	2⅚	2⅙	62	36	26	5½	4⅙	94	54	39	8⅓	6⅓
Kieritzsch . .	31	18	13	2⅚	2⅙	—	—	—	—	—	31	18	13	2⅚	2⅙	62	36	26	5½	4⅙
Altenburg . .	62	36	26	5½	4⅙	31	18	13	2⅚	2⅙	—	—	—	—	—	31	18	13	2⅚	2⅙
Gößnitz . . .	94	54	39	8⅓	6⅓	62	36	26	5½	4⅙	31	18	13	2⅚	2⅙	—	—	—	—	—
Krimmitzschau	108	63	45	9⅔	7⅙	77	45	32	6⅚	5⅙	46	27	19	4⅙	3⅙	14	9	6	1⅓	1
Werdau . . .	125	73	52	11⅙	8⅓	94	55	39	8⅓	6⅓	62	37	26	5½	4⅙	32	19	13	2⅚	2⅙
Zwickau . . .	142	83	59	12½	9½	110	65	46	9⅚	7⅓	80	47	33	7	5⅓	48	29	20	4⅓	3⅙
Reichenbach .	154	90	64	13⅔	10⅓	122	72	51	10⅚	8⅙	92	54	38	8⅙	6⅙	60	36	25	5⅓	4

Von	nach Krimmitzschau.					nach Werdau.					nach Zwickau.					nach Reichenbach.				
	A.	B.	C.	Klasse 1.	Klasse 2.	A.	B.	C.	Klasse 1.	Klasse 2.	A.	B.	C.	Klasse 1.	Klasse 2.	A.	B.	C.	Klasse 1.	Klasse 2.
	Pfennige.			Thaler.		Pfennige.			Thaler.		Pfennige.			Thaler.		Pfennige.			Thaler.	
Leipzig . . .	108	63	45	9⅔	7⅙	125	73	52	11⅙	8⅓	142	83	59	12½	9½	154	90	64	13⅔	10⅓
Kieritzsch . .	77	45	32	6⅚	5⅙	94	55	39	8⅓	6⅓	110	65	46	9⅚	7⅓	122	72	51	10⅚	8⅙
Altenburg . .	46	27	19	4⅙	3⅙	62	37	26	5½	4⅙	80	47	33	7	5⅓	92	54	38	8⅙	6⅙
Gößnitz . . .	14	9	6	1⅓	1	32	19	13	2⅚	2⅙	48	29	20	4⅓	3⅙	60	36	25	5⅓	4
Krimmitzschau	—	—	—	—	—	16	10	7	1½	1⅙	34	20	14	3	2⅓	46	27	19	4⅙	3⅙
Werdau . . .	16	10	7	1½	1⅙	—	—	—	—	—	16	10	7	1½	1⅙	28	17	12	2⅔	2
Zwickau . . .	34	20	14	3	2⅓	16	10	7	1½	1⅙	—	—	—	—	—	46	27	19	4⅙	3⅙
Reichenbach .	46	27	19	4⅙	3⅙	28	17	12	2⅔	2	46	27	19	4⅙	3⅙	—	—	—	—	—

A. Eilfracht für Güter, an deren vorzugsweise rascher Beförderung gelegen ist. Dieselben müssen mit der Bezeichnung „Eilgut" versehen und auch auf der Adresse des Frachtbriefes als solches bezeichnet sein.

B. Ordinäre Fracht für alle Güter, welche nicht nachstehend, als zum Frachtsatze C gehörig, bezeichnet sind.

C. Produkten-Fracht für Arsenikalien, Baumwolle, Blaufarbe, Blei, Braunkohlen, Bretter, Bau- und Brennholz, Düngemittel, grobe Eisenwaaren, Farbehölzer, Feldfrüchte, Getreide, Kalk, Knochen, Coaks, Latten, Mehl, Mineralien, Pfosten, Roheisen, Salz, Schwefel, Steine, Steinkohlen, Thon, Torf, Vitriol und Ziegel.

Die unter C benannten Güter können auch nach ganzen Wagenladungen, zu 80 Zentnern, befördert werden und zerfallen dabei in zwei Klassen, welche die aus dem Tarife zu ersehende Frachtermäßigung genießen.

Klasse 1. Arsenikalien, Baumwolle, Blaufarben, Blei, grobe Eisenwaaren, Farbehölzer, Feldfrüchte, Getreide, Knochen, Mehl, Mineralien, Salz, Schwefel, Vitriol.

Klasse 2. Braunkohlen, Bretter, Bau- und Brennholz, Düngemittel, Kalk, Coaks, Latten, Pfosten, Roheisen, Steine, Steinkohlen, Thon, Torf und Ziegel.

§. 12. Auf- und Abladen.

Das Auf- und Abladen wird bei den Frachtsätzen A und B von der Kompagnie unentgeltlich besorgt; bei dem Frachtsatze C und bei Wagenladungen haben es Verlader und Empfänger selbst zu beschaffen oder können es gegen Bezahlung von je 2 pf. pro Zentner von jeder Expedition besorgen lassen.

§. 13. Auslieferung.

Die Auslieferung der Güter, mag dieselbe auf dem Bahnhofe, oder am Hause des Empfängers, oder, nach dessen Verlangen, auf dem Steuerbureau erfolgen, geschieht nur gegen Quittung des Empfängers in der Frachtkarte und gegen Bezahlung des Frachtgeldes, so wie etwaniger auf dem Gute haftenden Vorschüsse (§. 16) oder höherer Versicherungsprämie (§. 5).

§. 14. Holen und Bringen.

Alles Gut muß von den Versendern unmittelbar in die Expeditionen geliefert und ebenso von den Empfängern, welche durch Vorzeigen des Frachtbriefes von der Ankunft des Gutes benachrichtigt werden, abgeholt werden.

Wo die Kompagnie eigene Geschirre hält, können Absender und Empfänger sich derselben zum Holen und Bringen der Güter, jedoch nur innerhalb des Stadtbezirks, bedienen, gegen Zahlung von je 5 pf. pro Zentner.

Zur Bestellung der Kompagniegeschirre haben die Absender sich der Bestellzettel zu bedienen, welche auf den betreffenden Expeditionen zu kaufen sind, solche mit Angabe des Bestimmungsortes und ungefähren Gewichts der

Waare zu versehen und in die Güterexpeditionen oder die Zettelkasten der Kompagnie abzugeben. Die Empfänger, welche ihre Güter an das Haus gebracht zu sehen wünschen, haben ihre desfallsige Erklärung entweder ein für allemal an die betreffende Güterexpedition schriftlich, oder in jedem einzelnen Falle an den Ueberbringer des Frachtbriefes mündlich abzugeben.

Für Güter, welche auf Ordre des Empfängers ins Haus, in Niederlagen, über Treppen u. s. f. geschafft werden, ist der ordnungsmäßige Einschlag zu entrichten. Güter, welche auf das Steuerbureau abzuliefern sind, werden nur auf schriftliche Ordre des Empfängers und nach vorgängiger Quittung desselben (§. 13) dahin geschafft, aber von da aus nicht weiter transportirt.

Bei direkter Fracht wird von Seiten der Kompagnie für das Holen und Bringen der Güter von Bahnhof zu Bahnhof gesorgt und sind die desfallsigen Kosten bereits im Frachtsatze begriffen.

§. 15. Lieferzeit.

Die Lieferzeit richtet sich nach dem Frachtsatze, zu welchem das Gut aufgegeben ist, und wird von der reglementsmäßigen Uebernahme des Gutes von der Kompagnie bis zum Vorzeigen des Frachtbriefes am Bestimmungsorte gerechnet, wobei die Sonn- und Festtage nicht in Anschlag gebracht werden.

Eilgut (Frachtsatz **A**), welches zwei Geschäftsstunden vor Abgang eines Postzuges zur Güterexpedition geliefert wird, oder, wo dies zulässig ist, vier Geschäftsstunden vorher mittelst Bestellzettels angemeldet ist, geht mit diesem Postzuge, bei späterer Anmeldung mit dem nächstfolgenden Zuge ab. — Die Frachtbriefe des Eilgutes werden innerhalb der nächsten zwei Geschäftsstunden nach Ankunft des Eilgutes ausgetragen.

Ordinäres Gut (Frachtsatz **B**) hat 48 Stunden Lieferzeit, die Kompagnie wird sich jedoch, im Interesse der Versender, angelegen sein lassen, diese Lieferzeit möglichst abzukürzen.

Bei Gütern, nach Frachtsatz **C** und Wagenladungen verladen, findet eine bestimmte Lieferzeit nicht Statt, vielmehr haben sich die Absender, ehe sie dergleichen Güter anfahren lassen, bei dem Güterexpedienten zu melden, um zu erfahren, wann die Versendung beschafft werden kann.

§. 16. Frachtvorschuß.

Frachtvorschuß oder Nachnahme wird nur nach Befinden und gegen Entrichtung einer Provision von ½ Ngr. vom Thaler gegeben. Die Auszahlung derselben findet nicht früher Statt, als die Nachricht vom Eingange der Zahlung am Bestimmungsorte eingetroffen ist.

§. 17. Geldversendungen.

Geldsendungen werden nur in Silber und nur zu den Postzügen nach Frachtsatz A angenommen, auch weder geholt noch gebracht. Der Absender hat sie, in starke Fässer verpackt, mit Frachtbrief unter Werthangabe, eine Stunde vor Abgang des Zuges an den Güterexpedienten abzuliefern, welcher darüber unter Bemerkung der Empfangszeit quittirt.

Bei Ankunft wird der Frachtbrief dem Empfänger vorgezeigt, welcher die Zeit, zu welcher dies geschehen, darauf zu bemerken, die Geldsendungen aber innerhalb einer Stunde, von diesem Visa an gerechnet, gegen Schein auf der Expedition der Kompagnie abzuholen hat. Bei früherer Aufgabe oder späterer Abnahme des Geldes ist die Kompagnie nicht verantwortlich. — An Sonn= und Festtagen können Geldsendungen nicht Statt finden.

In Betreff direkter Fracht über Preußische Bahnen siehe §. 10.

§. 18. Thiertransport.

Lebende Thiere werden ohne Beaufsichtigungspersonal, welches Fahrbillets 3. Klasse zu lösen hat, nicht angenommen, und die Kompagnie haftet nicht dafür, wenn solche beschädigt werden oder sterben.

Tarif für den Viehtransport.

pr. Stück in Neugroschen.

nach	Leipzig.				Kieritzsch.				Altenburg.				Gößnitz.				Krimmitzschau.				Werdau.				Zwickau.				Reichenbach.			
Von	Pferd.	Rind.	Schwein.	Kl. Vieh.	Pferd.	Rind.	Schwein.	Kl. Vieh.	Pferd.	Rind.	Schwein.	Kl. Vieh.	Pferd.	Rind.	Schwein.	Kl. Vieh.	Pferd.	Rind.	Schwein.	Kl. Vieh.	Pferd.	Rind.	Schwein.	Kl. Vieh.	Pferd.	Rind.	Schwein.	Kl. Vieh.	Pferd.	Rind.	Schwein.	Kl. Vieh.
Leipzig	—	—	—	—	52	26	8	5	104	52	16	10	156	78	23	16	180	90	27	18	208	104	31	21	236	118	35	24	256	128	38	26
Kieritzsch	52	26	8	5	—	—	—	—	52	26	8	5	104	52	16	10	128	64	19	13	156	78	23	16	184	92	28	18	204	102	31	20
Altenburg	104	52	16	10	52	26	8	5	—	—	—	—	52	26	8	5	76	38	11	8	104	52	16	10	132	66	20	13	152	76	23	15
Gößnitz	156	78	23	16	104	52	16	10	52	26	8	5	—	—	—	—	24	12	4	2	52	26	8	5	80	40	12	8	100	50	15	10
Krimmitzschau . . .	180	90	27	18	128	64	19	13	76	38	11	8	24	12	4	2	—	—	—	—	28	14	4	3	56	28	8	6	76	38	11	8
Werdau	208	104	31	21	156	78	23	16	104	52	16	10	52	26	8	5	28	14	4	3	—	—	—	—	28	14	4	3	48	24	7	5
Zwickau	236	118	35	24	184	92	28	18	132	66	20	13	80	40	12	8	56	28	8	6	28	14	4	3	—	—	—	—	76	38	11	8
Reichenbach	256	128	38	26	204	102	31	20	152	76	23	15	100	50	15	10	76	38	11	8	48	24	7	5	76	38	11	8	—	—	—	—

Größere Viehtransporte können nach Wagenladungen, Frachtsatz C, Klasse 1, verladen werden. — Die Annahme derselben erfolgt nach §. 15.

§. 19. Lagermiethe.

Güter, welche 24 Stunden nach Ankunft auf der Station nicht abgenommen werden, haben ½ Ngr. pro 100 Pfund Lagermiethe für je eine Woche, welche, wenn sie begonnen ist, für voll gerechnet wird, zu entrichten, ohne daß jedoch die Kompagnie eine Haftung dafür übernimmt.

§. 20. Anhaltepunkte.

Bei Verladungen von und nach Anhaltepunkten, welche nach dem, auf jedem derselben einzusehenden Tarife Statt finden, müssen die Güter so vorgerichtet sein, daß sie schnell und ohne Verzögerung auf- und abgeladen werden können. Posten von 20 Ztr. und darüber sind Tags vorher anzumelden und die Versendungen nach Anhaltepunkten müssen frankirt werden.

Der Versender hat für Aufgabe des Gutes an den Packmeister, der Empfänger für die sofortige Empfangnahme desselben zu sorgen, weil die Kompagnie nur auf die Dauer der Fahrt bis zum Bestimmungsorte dafür haftet.

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 1570.)

Die statutenmäßige Verzinsung der Aktien ist 4 Prozent. Der niedrigste Kours der Aktien war 75, der höchste 111½, der jetzige (26. Oktober 1846) 76¾.

l. Personenfrequenz.

(Seite 1570.)

Diese, so wie die Einnahme dafür, war in den einzelnen Monaten der Jahre 1844, 1845 und 1846, wie folgt:

Monat.	1844.				1845.				1846.			
	Personen.	Einnahme.			Personen.	Einnahme.			Personen.	Einnahme.		
		Thlr.	Ngr.	pf.		Thlr.	Ngr.	pf.		Thlr.	Ngr.	pf.
Januar	8457	4343	25	—	12209	6597	12	—	14712	8545	27	—
Februar	5763	2896	21	—	8248	4254	14	—	11375	6041	27	—
März	11785	5590	20	—	10367	5497	8	—	18590	9642	15	8
April	33066	17940	6	—	29195	17411	9	9	30912	18954	8	6
Mai	26956	14064	23	8	17994	9394	11	—	36143	21700	12	8
Juni	18894	10271	18	—	18130	10140	21	—	27893	18600	28	3
Juli	21010	11503	21	2	20255	12202	21	7	30403	19538	1	6
August	17421	9402	22	1	18757	10896	16	1	28945	18024	8	—
September	23417	13054	15	3	30356	18726	24	4	35086	22440	19	—
Oktober	26988	15486	2	4	30637	19252	18	2				
November	10956	5402	3	7	15408	8096	7	—				
Dezember	12514	6677	5	1	16524	9299	2	7				
Summe	217227	116634	3	6	228080	131769	16	—				

Von den im Jahre 1844 gefahrenen 217227 Personen benutzten:

1575	oder	0,73	Proz. die	1. Wagenklasse,
25289	=	11,64	= =	2. =
190363	=	87,63	= =	3. =

und kamen zur Bahn:

in Leipzig	86132
= Böhlen (Anhaltepunkt)	4917
= Kieritzsch	19163
= Altenburg	59537
= Gößnitz	16621
= Krimmitzschau	30857

Es hat sich hiernach im Jahre 1844 gegen das vorhergegangene die Zahl der Passagiere in Leipzig um 7233 vermehrt, in Altenburg aber um 8471 vermindert, was sich durch die im März 1844 dem Betriebe, dessen Endpunkt bis dahin Altenburg gewesen war, gegebene weitere Ausdehnung erklärt. Eine ansehnliche Erhöhung des von jedem Reisenden gezahlten Durchschnittsatzes ist inzwischen hieraus nicht hervorgegangen; denn die von der Gesammteinnahme der Personenbeförderung, nach Abzug von 348 Thlr. für Extrazüge, verbleibenden 116286 Thlr. 3 Ngr. 6 pf. ergeben für die Person 16 Ngr. 0,6 pf. als Durchschnitt, welcher sich im Jahre 1843 auf nicht viel weniger, nämlich auf 15 Ngr. 7,4 pf. stellte. Es haben aber auch nur 31195 Reisende, mithin wenig mehr als der siebente Theil derselben, die ganze Bahn benutzt, während 16434 Personen blos 1⅕ Meile (zwischen Krimmitzschau und Gößnitz) und 1620 Personen nur 1 Meile (zwischen Kieritzsch und Böhlen) gefahren sind. Die Passagiere haben überhaupt 1,047793 Meilen zurückgelegt und durchschnittlich für die Meile 3 Ngr. 3,3 pf., mithin etwas weniger als im Jahre 1843, wo der Durchschnitt 3 Ngr. 4,5 pf., betrug, gezahlt.

Im Jahre 1845 lieferte die Personenbeförderung eine Einnahme von 131769 Thlr. 16 Ngr., und stellte sich die Anzahl der Passagiere auf 228080, wovon

1408	oder	0,62	Proz. die	1. Wagenklasse,
28157	=	12,34	= =	2. =
198515	=	87,04	= =	3. =

benutzten, und zwar:

von Leipzig	85274
= Böhlen (Anhaltepunkt)	4886
= Kieritzsch	18284
= Altenburg	50579
= Gößnitz	17069
= Krimmitzschau	29720
= Werdau	10929
= Zwickau	11339

Im Jahre 1845 hat sich gegen 1844 die Zahl der Reisenden um 10853 und die Einnahme für Personenbeförderung um 15135 Thlr. 12 Ngr. 4 pf. vermehrt. Die von der Gesammtsumme dieser Einnahmen, nach Abzug von 305 Thlr. für Extrazüge, verbleibenden 131464 Thlr. 16 Ngr. ergeben für die Person einen Durchschnitt von 17 Ngr. 2,9 pf., mithin, da sich solcher im Jahre 1844 auf 16 Ngr. 0,6 pf. stellte, eine Erhöhung von 1 Ngr. 2,3 pf. Die Passagiere haben überhaupt 1,154448 Meilen zurückgelegt und danach durchschnittlich 3 Ngr. 4 pf. (im Jahre 1844: 3 Ngr. 3,3 pf.) für die Meile gezahlt.

m. Güterfrequenz.

(Seite 1572.)

Es wurden in den einzelnen Monaten der Jahre 1844, 1845 und 1846 an Gütern über die Bahn transportirt und dafür eingenommen:

Monat.	1844.					1845.					1846.				
			Einnahme.					Einnahme.					Einnahme.		
	Ztr.	Pfd.	Thlr.	Ngr.	pf.	Ztr.	Pfd.	Thlr.	Ngr.	pf.	Ztr.	Pfd.	Thlr.	Ngr.	pf.
Januar	26995	5	2905	22	—	30036	13	3631	3	—	84169	99	9576	9	—
Februar	20833	65	2288	22	—	30002	50	3406	8	—	78464	4	9517	8	—
März	32268	29	3948	15	—	41307	66	5334	20	—	92558	74	10514	—	—
April	47137	13	6460	6	—	46489	17	6516	21	—	99402	86	12370	—	—
Mai	55686	62	7401	25	—	35936	78	4666	12	—	120129	11	14125	11	—
Juni	39658	17	5588	1	—	48137	56	6235	6	—	109154	61	13011	17	—
Juli	30715	67	4819	13	—	47730	12	5701	7	—	128907	92	14293	6	—
August	28330	51	4556	3	—	36077	5	5055	24	—	177686	28	12996	6	—
September	32901	15	5710	6	—	60373	45	8932	17	—	127603	76	17100	14	—
Oktober	40663	35	6275	2	—	76676	5	10097	6	—					
November	39506	91	5501	16	—	88889	88	9807	7	—					
Dezember	37888	47	5514	10	—	85570	4	9587	12	—					
Zusammen	432565	66	60969	21	—	627226	9	78971	23	—					

Die Güterbeförderung ergab also im Jahre 1844 eine Brutto-Einnahme von 60969 Thlr. 21 Ngr., wovon jedoch durch folgende Ausgaben 7143 Thlr. 5 Ngr. 2 pf. gekürzt wurden:

	Thlr.	Ngr.	pf.
An- und Abfuhrlöhne . . .	4093	23	8
Auf- und Abladelöhne . . .	1767	7	9
Vergütung für die von den Absendern selbst angefahrenen Güter	640	1	7
Schadenersatz und dergleichen .	14	16	—
Zentnergeld	3499	24	8
	10015	14	2
Davon an Fuhrlohnvergütung für durch das Geschirr der Gesellschaft abgeholte und abgefahrene Güter . . .	2872	9	—
	7143	5	2

Es stellte sich daher die Netto-Einnahme für Güterbeförderung auf 53826 Thlr. 15 Ngr. 8 pf., wofür im Ganzen 432565 Ztr. 66 Pfd., also 130109 Ztr. 66 Pfd. oder etwa 44 Proz. mehr als im Jahre 1843 transportirt wurden, und zwar:

von Leipzig ab	255831,32 Ztr.
" Kieritzsch	7633,69 "
" Altenburg	67402,28 "
" Gößnitz	43984,82 "
" Krimmitzschau	57713,55 "

Es zeigte sich überall eine Vermehrung gegen das vorhergehende Jahr, welche in Leipzig 22461,62 Ztr. oder 9,6 Proz., in Altenburg, obgleich selbiges Endpunkt zu sein aufgehört hatte, 5960,97 Ztr. oder 9,7 Proz., in Kieritzsch aber 2988,7 Ztr. oder mehr als 67 Proz. betrug.

Von den Transportgegenständen traten insbesondere das Getreide mit 72945,96 Ztr. und die Steinkohlen mit 74649,66 Ztr. hervor. Die für den eigenen Gebrauch bestimmten Brennmaterialien sind eben so wenig als die sehr bedeutenden Bautransporte in obiger Aufstellung mit begriffen. Bringt man bei einer Vergleichung des Güterverkehrs der beiden letzten Jahre Getreide und Mehl nicht mit in Rechnung, was sich dadurch rechtfertigt, daß im Jahre 1843 der damals in den oberen Gegenden herrschende Mangel eine außergewöhnliche Getreidezufuhr, welche auf der Bahn 104239,2 Ztr. betrug, veranlaßte, so stellt sich heraus, daß der Güterverkehr des Jahres 1844, im Verhältniß zu dem des vorhergegangenen Jahres, um 55 Prozent zugenommen hat. Die Reduktion der transportirten Güter auf eine Meile ergab 2,704391 Ztr., so daß auf Zentner und Meile 5,98 pf. Netto-Einnahme und 6,76 pf. Brutto-Einnahme kamen.

Seit Anfang des Jahres 1845 ist das Zentnergeld in Wegfall gekommen, auch sind in den Frachtsätzen nicht mehr die Kosten für An- und Abfuhr der Güter enthalten, indem für der letzteren Beförderung nach und von den Bahnhöfen die Absender und Empfänger selbst zu sorgen haben. Im Zusammenhange mit der hierdurch nöthig gewordenen genauen Regulirung der Frachtsätze steht ein zwischen den Verwaltungen der Berlin-Anhalter, Berlin-Stettiner, Herzogl. Braunschweigischen, Leipzig-Dresdener und Sächsisch-Baierischen Eisenbahn geschlossenes Uebereinkommen (wir haben unter Berlin-Anhalter Bahn das Nöthige darüber angeführt), welches den direkten Uebergang der Güter von einer der vereinigten Bahnen zur andern betrifft, und unter Vermeidung sonst erforderlicher Zwischenpersonen größere Billigkeit und Verkehrserleichterung im Interesse der Versender bezweckt.

Im Jahre 1845 stellte sich für die Güterbeförderung, unter Zuziehung von 111 Thlr. 14 Ngr. 4 pf. Lagergeld und 65 Thlr. 7 Ngr. 5 pf. Vorschußprovision, eine Brutto-Einnahme von 79148 Thlr. 14 Ngr. 9 pf. heraus, welcher Betrag sich jedoch durch Abzug der Schadenvergütungen an 284 Thlr. 22 Ngr. 6 pf. auf 78863 Thlr. 22 Ngr. 3 pf. herabstellte. Transportirt wurden im Ganzen 627226,9 Ztr. (194461,24 Ztr. oder 45 Proz. mehr als im Jahre 1844), und zwar:

von Leipzig	241669,86	Ztr.
= Kieritzsch	4636,31	=
= Altenburg	48834,31	=
= Gößnitz	53500,02	=
= Krimmitzschau	95658,06	=
= Werdau	13618,11	=
= Zwickau	169310,23	=

Auf eine Meile Entfernung sind 4,751359,22 Ztr. Gut befördert worden, und es ergiebt darnach die Brutto-Einnahme 4,997 pf. pro Zentner und Meile.

Die bedeutende Herabstellung dieses im Jahre 1844 noch 6,76 pf. betragenden Durchschnittssatzes erklärt sich theils durch die am 1. September 1845 eingetretene Veränderung des Tarifs, theils dadurch, daß die Vermehrung des Güterverkehrs zum größeren Theile durch Steinkohlen, welche eine besonders billige Fracht genießen, herbeigeführt worden ist. Die erwähnte Abschaffung des Zentnergeldes hat übrigens auf den Güterverkehr durchaus keinen nachtheiligen Einfluß gehabt, vielmehr befindet sich derselbe, was namentlich aus der vorstehenden Zusammenstellung wahrzunehmen ist, im Jahre 1846 fortwährend im Steigen.

3. Sächsisch-Schlesische Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

(Seite 1575.)

Der Bau der Bahn, welcher während des Winters 18$\frac{44}{45}$ durch die strenge Kälte verzögert war, wurde im Frühjahr 1845 mit erneuerter Thätigkeit in Angriff genommen. Die Kunstbauten und Erdarbeiten auf der 1. und 2. Sektion I. Abtheilung, insofern sie im Jahre vorher nicht fertig geworden, schritten im Laufe des Jahres rasch ihrer Vollendung entgegen, so daß es möglich wurde, die erste Sektion von Dresden bis Radeberg am 17. November, und die zweite Sektion von Radeberg bis Bischofswerda am 21. Dezember 1845 dem Verkehre zu eröffnen.

Die Arbeiten auf der 3. Sektion, von Bischofswerder bis Bauzen, welche Ende des Jahres 1844 begonnen hatten, wurden im Laufe des Jahres 1845 und 1846 so thätig betrieben, daß diese Strecke am 24. Juni 1846 dem Betriebe eröffnet werden konnte.

Auf Sektion 1 der II. Abtheilung, von Bauzen bis Löbau, wurden Ende Oktober 1845 sowohl die Erdarbeiten als auch die Brückenbauten begonnen, und da hinreichendes Material zu letzteren während der Wintermonate beschafft werden konnte, so läßt sich erwarten, daß die für Herstellung der Kunstbauten kontraktlich festgesetzte Beendigungszeit (August 1846) innegehalten ist.

Auf der 2. Sektion, von Löbau bis Reichenbach, schreitet der Bau der großen Brücke über das Löbauer Thal erfreulich vor; 15 Brücken und Schleusen waren bis Ende Dezember 1845 auf dieser Sektion beendet, 8 im Bau und ihrer Vollendung nahe; unter letzteren befindet sich die Brücke über das Löbauer Thal.

Auf der 3. Sektion, von Reichenbach bis Görlitz, wurden die Erdarbeiten im Oktober 1845 begonnen. Die Ausführung der Brückenbauten konnte jedoch im Jahre 1845, in Ermangelung der Genehmigung der Baurisse Seitens der Königl. Preußischen Regierungsbehörde, noch nicht erfolgen. Es sind aber während des Winters 18$\frac{45}{46}$ die Baumaterialien an die Baustellen geschafft und Akkorde über die Ausführung sämmtlicher Kunstbauten — 28 an der Zahl — abgeschlossen.

Nach allem bis jetzt auf der ganzen Bahn Geleisteten steht zu erwarten, daß dieselbe gegen Mitte des Jahres 1847 dem Verkehre übergeben werden kann, und da bis zu dieser Zeit auch wohl jedenfalls der zu der Niederschlesisch-Märkischen Bahn gehörige Theil von Kohlfurt bis Görlitz vollendet sein wird, so wäre alsdann die Eisenbahn-Verbindung zwischen Sachsen und Schlesien hergestellt.

Ueber das monatliche Fortschreiten der Erd- und Oberbauten vom Beginn des Baues bis Ende Dezember 1845 geben wir nachstehende Uebersicht:

Monat.	Länge der ganzen Bahn in Ellen.	Fertige Planie in Ellen.	Es fehlen noch Ellen.	Bewegte Erdmassen in Kubik-Ellen.		Arbeiterzahl.			Fertiges Steinbett in Ellen.	Gelegte Schwellen oder Schienen in laufenden Ellen der Bahn.	Anzahl der arbeitenden Pferde u. s. w.	Anmerkungen.
				Im Monat.	In Summa.	Inländer.	Ausländer.	Summe.				
10. Juni bis 31. Aug. 1844		10650,0	170051,05	1,210477	1,210477	4993	483	5476	—	—	56	
September =		16824,0	163877,05	1,176042	2,386519	5960	562	6522	—	—	88	
Oktober =		24281,4	156419,65	753375	3,139894	8034	792	8826	4600	—	444	
November =		35952,8	144748,25	1,061544	4,201438	9107	1014	10121	6900	—	422 und 5 Ochsen.	
Dezember =		38133,2	142567,85	716662	4,918100	5079	352	5431	8700	—	402 und 50 Ochsen	Unter der Arbeiterzahl sind Maurer, Zimmerleute, Tagelöhner u. s. w. begriffen.
Januar 1845		38930,2	141770,85	203843	5,121943	4556	214	4770	10100	—	323	
Februar =	180701,05	38976,2	141724,85	546340	5,176577	3953	222	4175	11200	—	170	
März =		39073,8	141627,25	855281	6,031858	2055	115	2170	11200	—	93	
April =		39673,8	141027,25	804739	6,836597	8668	500	9168	11200	—	301	
Mai =		50121,3	130579,75	1,248370	8,084967	8387	1250	9637	11200	1400	532	
Juni =		60411,9	120289,15	1,414480,4	9,499447,4	10321	617	10938	18547,6	11800	568	
Juli =		72405,2	108295,85	1,072487	10,571934,4	9168	643	9811	27347,6	23300,0	617	
August =		79685,2	101015,85	1,245703,2	11,817637,6	8928	525	9453	32747,6	27747,6	736	
September =		83679,9	97021,15	641701	12,459338,6	7205	500	7705	40447,6	31397,6	665	
Oktober =		90799,9	89901,15	632490	13,395719	6172	530	6702	51504,9	40654,9	567	
November =		99578,8	81122,25	939991	14,335710	6961	1151	8112	67178,8	50483,2	601	
Dezember =		99778,8	80922,25	908919	15,244629	5492	1244	6736	67178,8	67178,8	680	Bis Ende Dezbr. 1845 betrug mithin die Länge der fertigen Planie 99778,8 Ellen; die bewegte Erdmasse 15,244629 Kubik-Ellen; das fertige Steinbett und der fertige Oberbau hatten beide eine Länge von 67178,8 Ellen.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

In dem Seite 1592 Angeführten ist die dort als wahrscheinlich angegebene Richtung für die Bahnstrecke von Bauzen bis Löbau durch Verordnung des Königl. Ministeriums des Innern, wie folgt, abgeändert:

Die Bahnlinie wird durch nachstehende Flurbezirke gehen: Bauzen, Strehla, Jeßnitz, Auritz, Seculahora, Rabitz, Deranitz, Jenkwitz, Blösau, Kubschütz, Knitz-Christina, Waditz, Steindörfel, Pommritz, Wawitz, Kuppritz, Niethen, Kohlwesa, Breitendorf, Eiseroda, Wohla, Nechen, Unwürde, mit Laucha und Löbau.

Die ebendaselbst angegebene Länge der ganzen Bahn und der einzelnen Bahnsektionen ändert sich, wie folgt, ab:

I. Abtheilung.

1. Sektion:	Dresden-Radeberg	29247,6	Ellen.
2. „	Radeberg-Bischofswerda	36381,2	„
3. „	Bischofswerda-Bauzen	33084,0	„
	Summe	98712,8	Ellen.

II. Abtheilung.

1. Sektion:	Bauzen-Löbau	38245,75	Ellen.
2. „	Löbau-Königl. Preuß. Grenze bei Reichenbach	17200,00	„
3. „	Preuß. Landesgrenze bis Görlitz	26542,5	„
	Summe	81988,25	Ellen.
	Hiezu I. Abtheilung	98712,8	„
	Im Ganzen	180701,05	Ellen.
		= $13\frac{4}{5}$	geogr. Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.
(Seite 1592.)

Obgleich sich bis jetzt eigentlich noch kein zuverlässiges Urtheil darüber aussprechen läßt, in wie weit die bei der Aktienzeichnung untergelegte Summe von 6 Mill. Thaler in Anspruch genommen wird, so ist doch auch wiederum nach den bis zum Schlusse des Jahres 1845 gemachten Erfahrungen kein Grund zu einer gegentheiligen Annahme der Ueberschreitung.

Für den Zeitraum vom 1. Januar 1844 bis 31. Dezember 1845 stellten sich die Einnahmen und Ausgaben, wie folgt:

Einnahme.	Betrag im Einzelnen. Thlr.	Ngr.	pf.	im Ganzen. Thlr.	Ngr.	pf.
1. Aktien-Kapital der Gesellschaft: geleistete						
1. bis mit 4. Einzahlung auf 40000 Akt.	1,600000	—	—			
5. " " 39867 "	398670	—	—			
6. " " 39903 "	399030	—	—			
2. Aktien-Kapital der Staatsregierung:				2,397700	—	—
geleistete 1. bis mit 6. Einzahlung auf ihren ⅓ Antheil				1,200000	—	—
3. Regierungs-Zinsen-Vorschuß: auf die Einzahlungen geleistete Zinsen .				60419	10	3
4. Einzahlungs-Versäumnisse: Konventionalstrafe für verspätete Einzahlungen und präkludirte Aktien . .				3886	6	—
5. Gewinn und Verlust: Agiogewinn auf verkaufte präkludirte Aktien der 2. bis 4. Einzahlung . .				4058	29	5
Summe				3,666064	15	8

Ausgabe.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
1. Kosten der Vorarbeiten: Vermessungs-Arbeiten ꝛc. bis zum Angriff des Baues, incl. der Ausgaben des vormaligen Komité's				20931	21	7
2. Kosten der Expropriation				6924	13	5
3. Grundeigenthum: Erworbener Grund und Boden . . .	227472	27	3			
Ab: für wiederverkaufte Parzellen	2056	20	—			
				225416	7	3
4. Unterbau: Erd- und Felsenarbeiten, Schleusen- und Brückenbauten, Hölzer, Fuhr- und Schmiedelöhne, so wie Gehalte und Löhne der Aufseher, Schirrmeister, Wächter und Tagelöhner				1,109571	26	4
5 Oberbau: Schwellen, Schienen, Nägel, Platten, Steinbett, vollendetes Geleise, Vorbereitung zur weiteren Legung des Geleises, Telegraphen, Barrieren ꝛc.				804865	—	3
6. Baugeräthschaften und Hülfsbauten: Geräthschaften für Unter- und Oberbau, Bautransportwagen ꝛc., interimistische Brücken, Gebäude, Baubuden, Bauschreibereien ꝛc.				56461	24	8
7. Permanente Gebäude: Gebäude auf Bahnhöfen und vorräthiges Material				5162	15	2
8. Ingenieur-Unkosten: Gehalte und Reisespesen der Ingenieure				31970	5	7

Ausgabe.	Betrag im Einzelnen. Thlr.	Ngr.	pf.	Betrag im Ganzen. Thlr.	Ngr.	pf.
9. Bauverwaltungs-Unkosten: Gehalte der Bauschreiber, Bureau-Bedürfnisse der Ingenieure und der Werkplätze, Drucksachen, Polizeikosten, Kur- und Verpflegungs-Kosten der kranken Arbeiter				24838	19	5
10. Hauptverwaltungs-Unkosten: Honorar des Direktoriums, Reisekosten, Gehalte der Beamten, Bedürfnisse des Hauptbureau's				24301	16	5
11. Maschinenbau: Haus-Inventar, Werkstatt und Niederlags-Einrichtung	1529	10	5			
Material, fertige Gegenstände, in Arbeit befindliche Gegenstände	19477	21	8			
Modelle	72	1	—			
Hülfsmaschinen und Werkzeuge	6313	27	1			
				27393	—	4
12. Transportmittel: Personen- und Transportwagen				87475	23	9
13. Maschinen: 6 Lokomotive, 5 Tender, Ergänzungen zu denselben, Pumpendruckwerke 2c.				89381	5	8
14. Bahnhofgeräthschaften und Einrichtungen				386	17	1
15. Bekleidung: Mützen für Baubeamte				200	4	8
16. Utensilien: Mobilien und mathematische Instrumente				3257	17	2
17. Grundabgaben				231	10	8
18. Aktien-Zinsen: Verzinsung der geleisteten Einzahlungen: 40000 Aktien d. 1. bis mit 3. Einzahl., 39867 " " 4. Einzahlung, 39903 " " 5. "	75898	9	—			
Ab: Gewonnene Zinsen	15478	28	7			
				60419	10	3
19. Neben-Hauptbuch: Guthaben in laufenden Rechnungen				199013	15	—
20. Vorschüsse: Abschlagszahlungen und Berechnungsgelder auf begonnene, aber noch nicht vollendete Arbeiten und Lieferungen				782037	3	8
21. Betrieb: Saldo der Betriebsrechnung				716	7	9
22. Kassa: Bestand an baarem Gelde				105108	17	9
Summe				3,666064	15	8

Der niedrigste Kours der Aktien war 96; der höchste 124½; der jetzige (26. Oktober 1846) 97.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Den Seite 1393 — 1395 angegebenen Steigungs-Verhältnissen für die 1ste Bahn-Abtheilung fügen wir in nachstehender Zusammenstellung die für die 2te Bahn-Abtheilung hinzu.

Horizontale in Ellen.	Steigung.		Fall.	
	Länge in Ellen.	Verhältniß. Ellen.	Länge in Ellen.	Verhältniß. Ellen.
1149,7	—	—	—	—
—	—	—	900	1 : 200
400	—	—	—	-
—	2000	1 : 150	—	—
—	2200	1 : 140	—	—
1900	—	—	—	—
—	1100	1 : 230	—	—
600	—	—	—	—
—	1400	1 : 140	—	—
456	—	—	—	—
—	2910	1 : 200	—	—
2550,75	—	—	—	—
—	1600	1 : 320	—	—
1200	—	—	—	—
—	1500	1 : 250	—	—
390,5	—	—	—	—
—	1769,5	1 : 140	—	—
—	2530,5	1 : 150	—	—
—	1000	1 : 300	—	—
—	3200	1 : 140	—	—
—	2000	1 : 200	—	—
—	—	—	1250	1 : 200
1344,2	—	—	—	—
—	—	—	2886,4	1 : 160
808,2	—	—	—	—
—	—	—	420	1 : 140
400	—	—	—	—
—	—	—	2380	1 : 140
1400	—	—	—	—
—	—	—	2800	1 : 200
500	—	—	—	—
—	1800	1 : 200	—	—
—	—	—	1680	1 : 140
1120	—	—	—	—
—	—	—	1750	1 : 250
970	—	—	—	—
—	2380	1 : 140	—	—
530	—	—	—	—
—	4121	1 : 150	—	—
—	—	—	2866	1 : 140
34	—	—	—	—
—	—	—	2000	1 : 200
1100	—	—	—	—
—	900	1 : 300	—	—

Horizontale in Ellen.	Steigung. Länge in Ellen.	Steigung. Verhältniß. Ellen.	Fall. Länge in Ellen.	Fall. Verhältniß. Ellen.
—	—	—	5400	1 : 200
3500	—	—	—	—
—	—	—	1500	1 : 150
—	—	—	1930	1 : 200
1461,5	—	—	—	—
Zusammen 21814,85	32411	—	27762,4	—

Total-Länge der zweiten Abtheilung 81988,25 Ellen.

Es sind mithin auf der ganzen Bahnlinie von Dresden bis Görlitz:

36085,55 Ellen horizontal,
81471,5 " steigend und
63144,6 " fallend,
180701,05 Ellen zusammen.

Als größtes Steigungs-Maximum ist 1 : 140 angenommen worden, und nur bei der Ersteigung des Gebirgskammes vom Elbthal hinauf mußte man noch weiter gehen und eine Steigung von 1 : 55, 1 : 65 und 1 : 90 bewilligen. Man hat hierdurch den Vortheil erlangt, den früher vorgeschlagenen Betrieb mit stehender Maschine zu vermeiden, ein System, welches man in neuerer Zeit wegen seiner Kostspieligkeit und Unsicherheit auch da, wo es früher angenommen war, zu verlassen sich bemüht. Daß der Betrieb mit Lokomotiven auf dieser Bahnstrecke mit Sicherheit und ohne bedeutenden Zeitaufwand ausgeführt wird, darüber mögen einige unter „Betriebs-Einrichtungen anzuführende Notizen Aufschluß geben.

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Wir fügen den Seite 1597 bis 1599 angegebenen Krümmungs-Verhältnisse der 1sten Abtheilung, von Dresden bis Bautzen, die der 2ten Abtheilung, von Bautzen bis Görlitz, hinzu.

Länge der geraden Linien. Ellen.	Länge der Bogen. Ellen.	Radius. Ellen.
—	1334,45	2000
1325,35	—	—
—	1840,4	2000
5027,5	—	—
—	1545,25	1600
27,75	—	—
—	1309	2000
220	—	—
—	1566	2000
1579,5	—	—
—	1431,25	2000
713	—	—
—	747	2000
1821,5	—	—
—	461	3000
353,5	—	—
—	663,5	1500
236,5	—	—
—	1063,5	1500
144,4	—	—
—	1095,6	2000
3318,5	—	—
—	669,5	3000
3484,25	—	—
—	528,25	2000
163	—	—
—	387	2000
232,5	—	—
—	577	2000
325,5	—	—
—	1365	1500
31,5	—	—
—	740,5	1000
408	—	—
—	1470	800
1598,8	—	—
—	1611	1500
2152	—	—
—	441	2000
1619	—	—
—	617	1200
—	1600	1200
18	—	—
—	962	1200
1920	—	—
—	1200	2000
500	—	—
—	1050	1500
831	—	—
—	619	1500
—	846	1600
307	—	—
—	577	800
500	—	—
—	240	1100
1357	—	—
—	984	4500
4484	—	—
—	956	3000
2475	—	—
—	2000	3000
4221	—	—
—	1104	3000
1930	—	—
—	1170	2000
2196,5	—	—
—	916,3	3000
778,7	—	—
46200,75	35787,5	

Total-Länge der II. Abtheilung: 81988,25 Ellen.

Auf der ganzen Bahnlinie beträgt mithin die Länge

der geraden Linien 108128,69 Ellen,
= Bogen . . . 72572,36 =
Zusammen 180701,05 Ellen.

Der kleinste, auf der ganzen Bahnlinie aber nur zweimal vorkommende Halbmesser der Bogen hat eine Länge von 800 Ellen; die alsdann folgenden größeren sind 1000, 1100, 1200, 1500, 2000 u. s. w. Ellen lang.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke,

Der Bahnkörper wird, wie S. 1599 angeführt ist, für ein Doppelgeleise in einer Kronenbreite von 14 Dresdener Ellen hergestellt, jedoch vorläufig nur ein Geleise gelegt. Die vorkommenden Erd- und Felsenarbeiten

sind bedeutend, wie schon aus der im geschichtlichen Theile über das Fortschreiten des Baues gegebenen Uebersicht hervorgeht.

An Brücken und sonstigen Bauwerken kommen auf der Bahn vor:

		Niveau-Uebergänge.	Größere Brücken.	Durchlässe u. Schleusen, excl. der Graben-Deckschleusen.
	I. Abtheilung.			
1. Sektion.	Dresden-Radeberg	11	21	11
2. =	Radeberg-Bischofswerda . .	18	26	31
3. =	Bischofswerda-Bautzen . .	17	23	14
	Zusammen	46	70	56
	II. Abtheilung.			
1. Sektion.	Bautzen-Löbau	28	23	30
2. =	Löbau-Reichenbach	11	10	16
3. =	Reichenbach-Görlitz . . .	20	16	18
		59	49	64
	Mithin auf der ganzen Bahnlinie	105	119	120

Unter den 119 größeren Brücken befinden sich an Bahn-Ueberbrückungen in der I. Abtheilung: auf der 1sten Sektion 3, auf der 2ten 3, auf der 3ten 5; in der II. Abtheilung: auf der 1sten Sektion 4, auf der 2ten 3 und auf der 3ten 4; im Ganzen also 22. Die bedeutendsten Brückenbauten sind auf der 2ten Sektion I. Abtheilung: 2 Brücken, zu je 2, 20 Ellen weiten Bogen, bei Klein-Wolmsdorf und über die Röder. Auf der 3ten Sektion kommen (nächst der Ueberbrückung des Löbauer Wassers bei Löbau) die zwei größten Kunstbauten auf der ganzen Linie vor; es ist dies die 400 Ellen lange, durchschnittlich 31 Ellen hohe Ueberbrückung des Demitzthales und die 427 Ellen lange, durchschnittlich 35 Ellen hohe Brücke über die Spree bei Bautzen. Zwischen Bautzen und Löbau sind erwähnenswerth: eine Thalbrücke bei Niethen, 37 Ellen hoch, aus 4, 15 Ellen weiten und 3, 20 Ellen weiten Bogen gebildet, und 4 Brücken bei Strehla, Blöse und Woditz, von denen jede aus 2 und resp. 3 Bogen, von je 20 Ellen Spannweite, besteht.

Das wichtigste Bauwerk auf der 2ten Sektion II. Abtheilung ist die 334 Ellen lange und 50⅓ Ellen hohe Löbauer Thalbrücke mit 9 Bogen, hiervon haben 7 jeder 30 Ellen und 2 jeder 20 Ellen Spannweite.

Zum Oberbau werden Vignoles- (umgek. T) Schienen angewandt, welche eine Schwere von 66 Pfd. per Yard, oder 22 Pfd. per Fuß, haben. Sie wurden von Bailay Brothers und Komp. und Guest und Komp. in Cardiff aus England bezogen, und kosteten, frei in Newport beziehentlich, 5 Liv. 10 Sch. und 6 Liv. 7½ Sch. — Die Unterlagsplatten und Hakennägel sind von den Freiherrlich von Burgk'schen Eisenwerken in Carlsdorf und dem Plauenschen Grunde geliefert. — Der Preis der kiefernen Querschwellen beträgt 50 Thlr. pro Hundert. Sie sind 8—9 Fuß lang, 8—10 Zoll breit und 6 Zoll stark.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebsmittel.

Das Direktorium der Gesellschaft besteht aus drei Mitgliedern und einem Stellvertreter; erstere drei sind:

C. L. Schill, Regierungsrath,
Baron v. Gablenz auf Kittlitz und Unwürde,
Franz Uetke, Kaufmann;

der letztere ist:

Eduard Uhlich, Kaufmann.

Der Gesellschafts-Ausschuß besteht aus folgenden 18 Mitgliedern:

von Thielau, Landesältester, Vorsitzender;
Heidemann, Sparkassen-Direktor in Bautzen, dessen Stellvertreter;
von Reutter, Hauptmann in Bautzen;
Starke, Bürgermeister daselbst;
Frommelt, Kaufmann daselbst;
Zwiefel, Stadtrath daselbst;
Lehmann, Advokat daselbst;
Schmalz auf Glossen, Rittergutsbesitzer;
Kölbing, Kaufmann in Herrnhut;
Gätzschmann, Kaufmann in Dresden;
Poppe, Bau-Direktor in Leipzig;
Landesbestallter Dr. von Mayer auf Lieska;
Friedrich, Bürgermeister in Löbau;
Schütz, Rittergutsbesitzer auf Schweta;
Herrmann, Tuchfabrikant in Bischofswerda;
Echtermeyer, Kaufmann in Dresden;
Fischer, Münzmeister daselbst;
Mitzschner, Elbschifffahrts-Procureur daselbst.

Die ersten Beamten sind:

die beiden Ober-Ingenieure Krausch und Preßler,
der Bevollmächtigte Roder.

An Betriebsmitteln sind vorläufig 6 Lokomotive aus der Werkstätte von Robert Stephenson und Komp. bezogen. Man hatte hierbei, nach vorheriger Mittheilung der Steigungs-Verhältnisse, demselben überlassen, die Konstruktion und Größe der Maschinen zu bestimmen, und nur die Gewährleistung verlangt, daß zwei dieser Maschinen eine Last von mindestens 100 Tonnen, mit einer Geschwindigkeit von 20 Engl. Meilen in einer Stunde, die erste hohe Steigung vom Dresdener Bahnhofe aus (1 : 55, 1 : 65, 1 : 90) hinaufbringen sollten; von da an aber sollte eine Maschine dieselbe Last, mit einer Geschwindigkeit von 25 Engl. Meilen in der Stunde, fortbewegen. Die Maschinen erhielten hierauf folgende Bauart und Dimensionen:

4 Räder von 5 Fuß Durchmesser, gekuppelt;
2 " " $3\frac{1}{2}$ " " "
die Cylinder, von 14 Zoll Durchmesser, außenliegend;
der Kolbenhub 22 Zoll Länge;
der Kessel enthält ungefähr 150 Röhren von $1\frac{5}{8}$ Zoll Durchmesser, derselbe und die Feuerbüchse geben zusammen eine Heizfläche von beinahe 800 Fuß.

Es wird nicht unintereſſant sein, wenn wir in Bezug auf die Leistungen der Lokomotive und der Ersteigung der starken Steigung bei Dresden, folgende Notizen über die, acht Tage vor der Eröffnungsfahrt am 9. November von Dresden nach Radeberg unternommenen Probefahrt geben.

Die beiden, damals noch ungetauften Lokomotive (No. 461 u. 462 der Fabriknummer), nach den oben angegebenen Dimensionen konstruirt, führten den Zug. Der Zug bestand aus 30 Räderpaaren, und zwar:

8 sechsrädrigen, mit Bogenfedern versehenen Personenwagen, à 110 Ctr. =	880 Ctr.
2 dergleichen Güterwagen, à 90 Ctr. =	180 "
und 480 Personen	500 "
in Summa	1560 Ctr.

A. Die Bergfahrt von Dresden nach Radeberg.

	Ellen		Morgens.	Zeitaufwand	für Ellen
Abfahrt von Dresden	1200	horizontal	8h 31′ 32″	—h 1′25″	1200 horizontal.
Anfang	3000	1 : 55 Steigung	8 32′ 57″	—h 7′37″	3000 Steig. $\frac{1}{55}$.
	1800	1 : 65 "	8 40′ 34″	—h 2′14″	1800 " $\frac{1}{65}$.
	5038	1 : 90 "	8 42′ 48″	—h 5′57″	5038 " $\frac{1}{90}$.
	1362	horizontal	8 48′ 45″	—h 1′12″	1362 horizontal.
	2000	1 : 140 Steigung	8 49′ 57″	—h 1′31″	2000 Steig. $\frac{1}{140}$.
	5500	1 : 135 "	8 51′ 28″	—h 5′ 2″	5500 " $\frac{1}{135}$.
	203	horizontal	8 56′ 30″	—h 0′15″	203 horizontal.
	5597	1 : 140 Steigung	8 56′ 45″	—h 6′—″	5597 Steig. $\frac{1}{140}$.
	200	horizontal	9 2′ 45″	—h 0′13″	200 horizontal.
	2081,6	1 : 310 Fallen	9 2′ 58″	—h 1′37″	2081 Fallen $\frac{1}{310}$.
	1266	horizontal	9 4′ 35″	—h 1′20″	1266 horizontal.
Ankunft in Radeberg			9 5′ 55″		
		Fahrzeit	0h 34′ 23″	0h 34′23″	

Es wurden demnach bei starkem Winde, welcher sich dem Zuge in die Flanke legte, $2\frac{1}{4}$ geogr. Meilen in 34 Minuten und 23 Sekunden zurückgelegt und eine Höhe von 227 Ellen über dem Dresdener Bahnhofe erstiegen. Der Zug, bei Eröffnung der Bahn am 17. November führte nur 1300 Ctr. Last und legte die Bergfahrt in 28 Minuten zurück. Die Lokomotive 461 und 462 der obigen Probefahrt und die Lokomotive Germania (459 Fabrik-Nummer) und Dresden (460 Fabriknummer) bei der Eröffnungsfahrt, arbeiteten stets mit 75 bis 80 Pfd. Dampfdruck.

B. Die Thalfahrt von Radeberg nach Dresden.

Bei der Thalfahrt wurde, außer der Tenderbremse, nur ⅓ der Bremsen in Thätigkeit gesetzt.

	Ellen.		Morgens.	Zeitaufwand	für Ellen	
Abfahrt von Radeberg	1266	horizontal.	9h 33′ 4″	—h 1′26″	1266	horizontal.
	2081,6	1:310 Steig.	9 34′30″	—h 3′25″	2081,6	Steig. $\frac{1}{310}$.
	200	horizontal	9 37′55″	—h 0′ 8″	200	horizontal.
	5597	1:140 Fall	9 38′ 3″	—h 5′17″	5597	Fallen $\frac{1}{140}$.
	203	horizontal	9 43′20″	—h 0′10″	203	horizontal.
	5500	1:135 Fall	9 43′30″	—h 5′ 6″	5500	Fallen $\frac{1}{135}$.
	2000	1:140 =	9 48′36″	—h 1′51″	2000	= $\frac{1}{140}$.
	1362	horizontal	9 50′27″	—h 1′23″	1362	horizontal.
	5038	1:90 Fall	9 51′50″	—h 4′39″	5038	Fallen $\frac{1}{90}$.
	1800	1:65 =	9 56′29″	—h 1′41″	1800	= $\frac{1}{65}$.
	3000	1:55 =	9 58′10″	—h 2′40″	3000	= $\frac{1}{55}$.
	1200	horizontal	10 0′50″	—h 1′16″	1200	horizontal.
Ankunft in Dresden			10 2′ 6″			
Fahrzeit			—h 29′ 2″	—h 29′ 2″		

Bis jetzt ist unter allen Witterungs-Verhältnissen, selbst bei Glatteis, die Steigung bei dem Bahnhofe zu Dresden glücklich überwunden, auch die Herabfahrt mit Sicherheit zurückgelegt worden.

Eine zweite Lieferung von 6 Lokomotiven ist ebenfalls bei Robert Stephenson bestellt worden.

An Tendern sind 5 vorhanden, welche in dem Herzoglich Braunschweigischen Eisenwerke zu Zorge gebaut wurden.

An Transportmitteln sind vorhanden:

21 Personenwagen,
7 Packwagen,
5 Lowry's,

} Aus den Wagen-Bauanstalten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie und Winkens und Komp. in Berlin.

45 kleine Transportwagen.

Die Personenwagen sind sechsrädrig, haben Bogenfedern, und jeder faßt fünf Koupé's.

In der zu Dresden eingerichteten Maschinenbau-Werkstatt wurden verfertigt: Werkzeuge, die sie selbst gebrauchte, so wie die für den Oberbau erforderlichen, die Schwellen-Hobelmaschinen, Weichen, Drehscheiben, Telegraphen, die Pumpwerke, Cisternen und Wasserleitungen für die Wasser-Stationen, Werkzeuge und Reservestücke zu den Lokomotiven, Tendern und Packwagen, Brems-Vorrichtungen, die Anker und Schrauben zu den Brücken, 45 kleine Transportwagen u. s. w., die angekommenen Lokomotive wurden zusammengesetzt und eine Dampfmaschine von 6 Pferdekraft gefertigt und aufgestellt. Durchschnittlich waren 65 Arbeiter beschäftigt. An Gehalten und Löhnen wurden für das Jahr 1845: 8548 Thlr. 28 Ngr. 4 pf. bezahlt.

Als Feuerungsmaterial wird Coaks aus den Königlichen Burgker und Pottschappeler Kohlenwerken verwendet. Von Einrichtung eigener Coaks-Bereitungs-Anstalten hat man bis jetzt abgesehen und es für vortheilhafter gefunden, von den Werken den Coaks zu beziehen, zumal die Werk-Verwal

tungen einen rühmlichen Eifer gezeigt haben, die Zubereitungs-Methoden zu bessern, und (wie es auch gelungen) besseren Coaks zu dem Gebrauch für Lokomotive zu liefern.

Das Direktorium beabsichtigt, in Betracht der Lage der Bahn, da öfters Statt findende Nebel in den Waldungen und sumpfigen Stellen, welche dieselbe passirt, die optischen Zeichen unzureichend erscheinen lassen möchten, einen Versuch mit dem elektromagnetischen Telegraphen nach dem Fardely'schen System zu machen.

Um den im Dienste der Bahn Angestellten, bei eingetretener Invalidität und in Krankheitsfällen, nach Befinden auch bei dringender Hülfsbedürftigkeit, wie den Kindern und Wittwen der Angestellten oder Pensionäre, eine Unterstützung zu gewähren, ist ein Regulativ zu einer Pensions- und Unterstützungskasse entworfen und soll letztere mit 5000 Thlr. fundirt werden.

Es hat sich gezeigt, daß diese Anstalt bereits in der kurzen Zeit ihrer Thätigkeit einen nicht unbedeutenden Nutzen geschafft hat.

h. Betriebs-Einnahmen, Betriebskosten.

In dem Zeitraume vom 18. November bis 31. Dezember 1845 stellten sich dieselben wie folgt:

	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
Einnahme.						
Personen-Beförderung	1756	6	—			
Güterfracht	273	15	5			
Summe	—	—	—	2029	21	5
Ausgabe.						
Betriebskosten.						
Gehalte der Einnehmer, Schaffner und Schirrmeister; Expeditions-Aufwand, Putzzeug, Wagenschmiere rc.	300	20	—			
Zugkraft.						
Gehalte der Lokomotivführer, Feuerleute und Putzer, Lokomotivheizung	1358	26	7			
Bekleidung.						
Uniformirung des Betriebs-Personals . .	640	10	—			
				2299	26	7
Bleibt Ausgabe-Ueberschuß	—	—	—	270	5	2
Hierzu Bestand des Bekleidungs-Depots .	—	—	—	446	2	7
Bleibt Saldo-Vortrag auf 1846	—	—	—	716	7	9

Das Betriebs-Personal bestand am Schlusse des Jahres 1845 aus:

3 Einnehmern (wovon die auf den Zwischen-Stationen zugleich die Funktion als Bahnhofs-Inspektoren auf sich haben), mit einem Gehalte von 3 und 200 Thlr.

4 Lokomotivführern mit dem Gehalte von wöchentlich 6 Thlr. und einem Meilengelde.

1 Oberschaffner und 6 Schaffnern, mit Wochengehalten von beziehentlich 4 und 3 Thlr. und ebenfalls einem Meilengelde.

4 Heizern mit dem Wochenlohne von 3 Thlr.

Die Bestimmung über Gewährung einer Coaksprämie an die Lokomotivführer und Heizer wird erst dann erfolgen, wenn bei längeren Fahrten das Konsumo an Coaks sich sicher übersehen läßt.

5 Oberbahnwärtern mit dem Wochengehalte von 4 Thlr.

45 Bahnwärtern, welche vorläufig nur ein Tagelohn erhalten, da man zuvörderst ihre Qualifikation kennen lernen will, ehe man eine Anstellung ausspricht.

Außer den Gehalten wird denjenigen Beamten und Angestellten, welche Uniform zu tragen haben, ein monatliches Bekleidungsgeld von 1½ Thlr. gewährt, sie haben dagegen die Uniformstücke, die sie von der Haupt-Verwaltung beziehen müssen, zu bezahlen.

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1846 wurden eingenommen:

		Thlr.	sgr.	pf.
Im	Januar . . .	2743 Thlr.	2 sgr.	4 pf.
=	Februar . . .	2420 =	5 =	— =
=	März	3677 =	23 =	4 =
=	April	5934 =	22 =	6 =
=	Mai	6066 =	17 =	1 =
=	Juni	7771 =	21 =	— =
=	Juli	13658 =	28 =	5 =
=	August	15566 =	19 =	5 =
=	September . .	16460 =	15 =	5 =

i. Fahrordnung; Tarif.

Vom 22. Dezember 1845 ab gingen zwischen Dresden und Bischofswerda täglich zwei Züge in beiden Richtungen, welche an den Zwischen-Stationen Langebrück und Fischbach anhielten. Außer diesen beiden Zügen wurde, seit dem 9. April 1846, ein Extrazug zwischen Dresden und Bischofswerda eingerichtet.

Am 24. Juni 1846 wurde die Strecke von Bischofswerda bis Bautzen dem Verkehre übergeben, und gehen von dieser Zeit an täglich, sowohl von Bautzen als auch von Dresden, drei Züge ab. Die Früh- und Abendzüge halten an allen Haupt- und Zwischen-Stationen, um Personen und Güter, in so weit die vorhandenen Transportmittel ausreichen, aufzunehmen. Der Mittelzug, sowohl von Dresden als auch von Bautzen, welcher die Postverbindung zwischen Leipzig und Breslau vermitteln hilft, dagegen nur an den Haupt-Stationen.

Die Dauer der Fahrt der ersteren Züge beträgt 1 Stunde 44 Min. bis 1 Stunde 45 Min., die der Letzteren 1 Stunde 32 Min.

Fahr-Taxe
in Neugroschen für Personen.

Von	nach Dresden.			nach Radeberg.			nach Bischofswerda.			nach Bautzen.		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
Dresden . . .	—	—	—	14	10	8	30	22	17	45	34	26
Radeberg . . .	14	10	8	—	—	—	16	12	9	31	24	18
Bischofswerda .	30	22	17	16	12	9	—	—	—	15	12	9
Bautzen . . .	45	34	26	31	24	18	15	12	9	—	—	—

Bemerkungen.

Jede Person hat 50 Pfd. Gepäck frei.

Für Kinder unter 10 Jahren ist in die erste Wagenklasse ein Billet für die zweite, in die zweite eins für die dritte zu lösen, in die dritte Klasse aber für voll zu zahlen.

Fracht-Taxe
in Neugroschen für 100 Pfd. Zollgewicht.
A ordinaire Fracht. B Produkte Kl. 1. C Produkte Kl. 2.

Von	nach Dresden.			nach Radeberg.			nach Bischofswerda.			nach Bautzen.		
	A.	B.	C.	A.	B.	C.	A.	B.	C.	A.	B.	C.
Dresden . . .	—	—	—	3	2	1½	5	3	2½	6	4	3
Radeberg . . .	3	2	1½	—	—	—	3	2	1½	4	3	2
Bischofswerda .	5	3	2½	3	2	1½	—	—	—	3	2	1½
Bautzen . . .	6	4	3	4	3	2	3	2	1½	—	—	—

Für Eilgut wird der Satz A doppelt erlegt. Alle Güter müssen mit Frachtbrief, nach dem von der Gesellschaft angenommenen Formulare, wovon in den Expeditionen das Hundert zu 10 Ngr. zu haben ist, versehen, und vollständig ausgefüllt sein. Einzelne Packete von 20 Pfd. und darunter werden, als postzwangspflichtig, zurückgewiesen.

Eben so werden alle feuergefährlichen Gegenstände, als: Schießpulver, Knallsilber, Zündhölzchen und dergl., so wie feuergefährliche Substanzen: Scheidewasser, Schwefelsäure u. s. w., nicht angenommen.

Fracht = Taxe
für Equipagen und Pferde in Thalern.
(E Equipagen.)

Von	nach Dresden.				nach Radeberg.				nach Bischofswerda.				nach Bautzen.			
	E.	Pferde. St. 1	St. 2	St. 3	E.	Pferde. St. 1	St. 2	St. 3	E.	Pferde. St. 1	St. 2	St. 3	E.	Pferde. St. 1	St. 2	St. 3
Dresden . . .	—	—	—	—	2⅕	1⅔	2⅔	3⅓	4½	3⅓	5⅓	6⅔	6½	5	7½	10
Radeberg . . .	2⅕	1⅔	2⅔	3⅓	—	—	—	—	2½	1⅚	2⅚	3⅔	5	3½	5⅓	7
Bischofswerda .	4½	3⅓	5⅓	6⅔	2½	1⅚	2⅚	3⅔	—	—	—	—	2⅕	1⅔	2⅔	3⅓
Bautzen . . .	6½	5	7½	10	5	3½	5⅓	7	2⅕	1⅔	2⅔	3⅓	—	—	—	—

Fracht = Taxe
für Schlachtvieh in Neugroschen.

Von	nach Dresden.				nach Radeberg.				nach Bischofswerda.				nach Bautzen.			
	Schaafe und Kälber.	Schweine.	Fersen.	Ochsen.	Schaafe und Kälber.	Schweine.	Fersen.	Ochsen.	Schaafe und Kälber.	Schweine.	Fersen.	Ochsen.	Schaafe und Kälber.	Schweine.	Fersen.	Ochsen.
Dresden . . .	—	—	—	—	3	6	14	22½	7½	15	35	50	11½	22½	50	70
Radeberg . . .	3	6	14	22½	—	—	—	—	4½	9	21	30	9	11½	37½	50
Bischofswerda .	7½	15	35	50	4½	9	21	30	—	—	—	—	4½	8½	17½	25
Bautzen . . .	11½	22½	50	70	9	11½	37½	50	4½	8½	17½	25	—	—	—	—

k. Verzinsung, Dividende.

Während der Bauzeit werden die Aktien mit 4 Proz. verzinst. Für die ersten fünf Jahre, nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnlinie, hat der Staat 4 Proz. garantirt.

l. Personen = Frequenz.

So kurz die Strecke ist, so ist doch die Frequenz nicht ganz unbedeutend, wie folgende Uebersicht ergiebt. Es sind gefahren:

Vom 18. bis 30. Novbr. 1845:	1803 Pers. für	511 Thlr.	7 Ngr.	5 pf.
= 1. = 21. Dezbr. —	1211 = =	327 =	13 =	— =
= 22. = 31. = —	2117 = =	953 =	7 =	— =
Vom 18. Nov. bis ult. Dez. 1845	5131 Pers. für	1791 Thlr.	27 Ngr.	5 pf.

		Personen.	Thlr.	Ngr.	pf.
Im Januar	1846	4977	2198	17	—
= Februar	—	4014	1782	2	—
= März	—	6819	3027	13	—
= April	—	10561	4800	20	1

		Personen.	Thlr.	Ngr.	pf.
Im Mai	1846	10908	4942	16	6
= Juni	—	13833	6707	28	—
= Juli	—	19385	11083	17	—
= August	—	22059	11951	20	—
= September	—	19816	11079	—	—

m. Güter-Frequenz.

Für die Beförderung von Eilgut ist eingenommen:

		Thlr.	Ngr.	pf.
Vom 18. Nov. bis ult. Dezbr. 1845:		273	15	5
Im Januar	1846	544	15	4
= Februar	—	638	3	—
= März	—	650	10	4
= April	—	1134	2	5
= Mai	—	1124	—	5
= Juni	—	1063	23	—
= Juli	—	2575	11	5
= August	—	3614	29	5
= September	—	5381	15	5

4. Sächsisch-Böhmische Eisenbahn.

(Von Dresden bis zur Böhmischen Grenze.)

a. Geschichte dieses Projektes.

Durch den S. 1604 angeführten, von der am 30. Juli 1844 abgehaltenen außerordentlichen General-Versammlung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft gefaßten Beschluß, wurde von derselben die Uebernahme des Baues der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn, unter den von der Staats-Regierung gestellten Bedingungen, abgelehnt, jedoch das Direktorium ermächtigt, weitere Verhandlungen über die Modalitäten der Ausführung der Bahn durch die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie anzuknüpfen, und, insofern sich durch dieselben günstigere Bedingungen erlangen ließen, einer anderweitig zu berufenden General-Versammlung diese zur Genehmigung vorzulegen.

In Folge dieser Ermächtigung und in Beziehung darauf verfehlte das Direktorium nicht, bereits unterm 31. Juli an den Königlichen Kommissar die Anfrage zu stellen: ob es von der Staats-Regierung gestattet werden würde, in Betreff der gedachten Angelegenheit neue Vorschläge zur Prüfung vorzulegen? und empfing darauf die Antwort in folgendem Erlasse des Kreis-Direktors von Broizem, vom 1. Oktober 1844.

„Den Königlichen Ministerien der Finanzen und des Innern ist seiner Zeit das Protokoll über die am 30. Juli d. J. Statt gefundene General-Versammlung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-

Kompagnie vorgelegt worden, dem zu Folge die Letztere die Ausführung der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn weder unter den, Seitens der Staats-Regierung dafür aufgestellten, den Aktionären durch das Direktorium unterm 15. Juli d. J., wie in der General-Versammlung selbst bekannt gemachten Bedingungen, noch auch auf den Grund des, für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie unterm 6. Mai 1835 ertheilten Konzessions-Dekrets, zu übernehmen beschlossen hat.

„Da somit das der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie, mittelst des angezogenen Dekrets § 5 ertheilte Privilegium, zur Verlängerung ihrer Bahn nach der Landesgrenze, so viel die Richtung derselben nach Böhmen betrifft, für erloschen zu achten ist, so sieht zwar, wie die ernannten Ministerien auszudrücken keinen Anstand genommen haben, die Regierung nur ungern ihre, im Interesse der Unternehmung selbst, wie in dem der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gehegte Absicht vereitelt, das hier in Rede stehende wichtige Unternehmen einer Gesellschaft anzuvertrauen, deren Verhältnisse die Uebernahme jenes ersteren in mehrfacher Hinsicht rathsam und wünschenswerth erscheinen ließen und von deren Verwaltung die Regierung eine umsichtige Leitung auch des neuen Unternehmens zu erwarten, mit allem Grunde berechtigt gewesen wäre. Nichtsdestoweniger können sich jedoch die Königlichen Ministerien der Finanzen und des Innern nach Lage der Sache nicht bewogen finden, in der bisherigen Weise und so, daß der Erfolg anderweit von dem Beschlusse der General-Versammlung abhängig gemacht würde, mit dem Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie in Verhandlung zu treten.“

„Im Auftrage des Königlichen Ministeriums des Innern vom 21. v. Mts. habe ich daher das Direktorium ernannter Gesellschaft hiervon allenthalben in Kenntniß zu setzen.

Leipzig, am 1. Oktober 1844.

Der Königliche Kommissar, Kreis-Direktor
von Broizem.

Durch diesen Erlaß wurden fernere Verhandlungen im Sinne der Eingangs gedachten Ermächtigung, völlig abgeschnitten, indem die Staats-Regierung es ablehnte, auf weitere Modifikationen einzugehen, die nur durch Zustimmung der General-Versammlung wirksam werden konnten, während ohne eine solche das Direktorium nicht befugt war, irgend etwas abzuschließen, und letzteres würde also Grund gehabt haben, den ihm ertheilten Auftrag als erfüllt und die Sache selbst als definitiv erledigt zu betrachten.

Bei der hohen Wichtigkeit indeß, welche der Gegenstand auch jetzt noch in der Ansicht des Direktoriums behauptete, versuchte es dennoch, den einzigen Weg anzubahnen, welcher offen zu bleiben schien, die Angelegenheit nochmals zur Erwägung und Entschließung der Gesammtheit der Aktionäre zu stellen, den Weg nämlich: daß die General-Versammlung ihrerseits die Be-

dingungen festsetze, unter welchen das Direktorium ermächtigt sein solle, ohne nochmalige besondere Genehmigung ein definitives Uebereinkommen mit der Staats-Regierung zu treffen.

Von einer solchen Verhandlung durfte allerdings ein günstiger Erfolg nur dann vorausgesetzt werden, wenn es möglich war, sich zu vergewissern, welche Konzessionen die Staats-Regierung in einem solchen Falle eintreten zu lassen geneigt sein möchte. Das Direktorium war daher auch angelegentlichst bemüht, eine begründete Ansicht hierüber zu gewinnen, obwohl erwartet werden mußte — was auch der Fall gewesen ist — daß unter den bestehenden Verhältnissen irgend eine bestimmte Zusicherung der Regierung nicht erfolgen, sondern dieselbe sich völlige Freiheit vorbehalten werde, einen etwa an sie kommenden Antrag zu genehmigen oder nicht, und überhaupt ganz nach eigenem Ermessen zu verfahren.

Nach mehrfachen persönlichen und schriftlichen vertraulichen Erörterungen sah sich das Direktorium veranlaßt, der Staats-Regierung gegenüber die Erklärung abzugeben, daß es bereit sein werde, einer nach Befinden außerordentlich einzuberufenden General-Versammlung die Uebernahme der Ausführung der Sächsisch-Böhmischen Bahnstrecke nochmals vorzuschlagen und seiner eigenen Ueberzeugung gemäß auf das Entschiedenste zu empfehlen, wenn Aussicht vorhanden sei, die Gewährung folgender, von der Gesellschaft im Voraus zu genehmigenden Bedingungen zu erlangen; daß nämlich, unter Beibehaltung der übrigen, bereits vereinbart gewesenen Bestimmungen, wie sie in den Vorlagen für die General-Versammlung vom 30. Juli v. J. mitgetheilt sind: *)

1. die hohe Staats-Regierung den Bau und die Unterhaltung der zur unmittelbaren Verbindung der Leipzig-Dresdener mit der Sächsisch-Böhmischen Bahn zu erbauenden Elbbrücke aus alleinigen Mitteln übernehme;
2. den Vorschuß aus Staatskassen von 1 Million Thlr. zu einer Verzinsung von 2 Proz., Statt auf 10 Jahre, von Eröffnung der Sächsisch-Böhmischen Bahnstrecke an, auf 25 Jahre gewähre;
3. aber die der Königlichen Postverwaltung zu gewährende Entschädigung für die gleiche Zeitdauer in der Art ermäßigt werde, daß sie, sowohl für die Leipzig-Dresdener als für die Sächsisch-Böhmische Bahnstrecke, auf jährlich 650 Thlr. pro Meile festgestellt bleibe.

Unter diesen Modifikationen hielt sich das Direktorium berechtigt, der Gesellschaft die Uebernahme der Sächsisch-Böhmischen Bahn auf das Dringendste anzurathen, und es ließ daher auch nichts unversucht, um demselben Eingang zu verschaffen. Es erhielt aber von der Staats-Regierung die unbedingte Erklärung, daß ein derartiger Antrag, wenn er wirklich erfolge, entschieden werde abgewiesen werden.

Völlig überzeugt von der Nutzlosigkeit der Wiederholung der vorgedachten Anträge, auch selbst nach erfolgter Genehmigung derselben Seitens der

*) Wir haben dieselben Seite 1603 und 1604 angeführt.

Gesellschaft, blieb dem Direktorium daher nichts weiter übrig, als die vorgeschlagenen, oben erwähnten Modifikationen, wie folgt, zu beschränken.

ad 1. auf Erbauung und Unterhaltung der Elbbrücke aus Staatsmitteln,

ad 2. auf Gewährung des Vorschusses von 1 Million Thlr. zu 2 Proz. Zinsen auf die Zeit von 20 Jahren, von Eröffnung der Sächsisch-Böhmischen Bahnstrecke,

von der Ermäßigung der Post-Entschädigung, so wie von allen weiteren Konzessionen aber gänzlich abzusehen.

Der in dieser Art von dem Direktorium, in der am 18. März 1845 zu Leipzig gehaltenen ordentlichen General-Versammlung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gemachte Antrag, wurde nach mehrfachen Diskussionen mit 1149 gegen 412 Stimmen angenommen, und eben so die vom Vorsitzenden gestellten Fragen, nämlich:

1. Genehmigt die General-Versammlung, daß die zur Ausführung der Sächsisch-Böhmischen Bahn erforderlichen Geldmittel, außer der von der Staats-Regierung vorschußweise zu gewährenden 1 Mill. Thlr.
   a. mit 2,250000 Thlr. durch neue, an die Inhaber der alten, binnen einer noch zu bestimmenden Frist al pari auszugebenden halben Aktien, und
   b. nach Maaßgabe des Erfordernisses durch Aufnahme einer neuen Anleihe aufgebracht werden? und
2. Ermächtigt die General-Versammlung das Direktorium, unter Zustimmung des Gesellschafts-Ausschusses: mit der Staats-Regierung auf die vorgedachten Grundlagen ein definitives Uebereinkommen, wegen Uebernahme der Sächsisch-Böhmischen Bahnstrecke durch die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie, abzuschließen, und die wegen Ausführung dieses Uebereinkommens und des Bahnbaues weiter erforderlichen Schritte zu thun?

die erste gegen drei Stimmen, die zweite gegen eine Stimme ebenfalls bejahend beantwortet.

Bei dem unvermeidlichen Verzuge, welchen die hier in Rede stehende Eisenbahn-Angelegenheit durch die darüber fortgesetzten Unterhandlungen zu erleiden gehabt hatte, konnte inmittelst die Regierung, in Betracht ihrer vertragsmäßigen Verpflichtung, wie im Einklange mit der durch die ständische Schrift vom 19. August 1843 unter 6 ausgesprochenen Ermächtigung, jedenfalls alle diejenigen Maaßregeln zu ergreifen, welche zur pünktlichen Ausführung der mit den Nachbarstaaten abgeschlossenen Verträge und zur Erfüllung der darin übernommenen Verbindlichkeiten erforderlich sein würden, den weiteren Einleitungen für Herstellung der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn keinen längeren Anstand geben, und sie unterließ daher nicht, vornehmlich diejenigen Veranstaltungen zu treffen, welche sich für jeden Fall als unerläßlich für die Ausführung des Unternehmens darstellten, insbesondere aber solche, die bei längerem Aufenthalte den gleichzeitig mit dem Baue der im Oesterreichischen Staatsgebiete gelegenen Bahnstrecke zu bewerkstelligenden

Angriff der Arbeiten, so wie die rechtzeitige Vollendung der bedeutenderen und zeitraubenden Kunstbauten, in Frage stellen konnten.

Noch bevor das Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie die zuletzt erwähnten, veränderten Vergleichsvorschläge an die Regierung brachte, hatte auch das Direktorium der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, unter Erklärung seiner Bereitwilligkeit zur Uebernahme der Sächsisch-Böhmischen Bahn, sich mit der Anfrage an die Regierung gewendet: ob dieselbe geneigt sein würde, die Ausführung dieser Bahn der zuletzt genannten Gesellschaft unter folgenden Bedingungen zu übertragen:

„Die Kompagnie beansprucht, daß sich der Staat mit $\frac{1}{3}$ des Anlagekapitals betheilige, wogegen die Kompagnie $\frac{2}{3}$ aufbringen will; daß für diese $\frac{2}{3}$ der Staat während der Bauzeit, nach Abzug der Strecken-Betriebs-Erträge, die Zinsen zu 4 Proz. unverzinslich vorschieße, welche Vorschüsse dem Staats-Antheile an der Bahn zuwachsen; daß der Staat während der Bauzeit auf Zinsen verzichte und nach Eröffnung des ganzen Betriebes stets zurückstehe, so lange der Betrieb nicht 4 Proz. für die Aktionäre einbringt; daß er während der ersten fünf Jahre nach Eröffnung der ganzen Bahn dasjenige zuschieße, was an einem Dividendengenusse zu 4 Proz. für die Aktionäre fehlt. Dagegen gesteht die Kompagnie dem Staate das Recht zu, die Bahn 25 Jahre nach Eröffnung des vollständigen Bahnbetriebes lediglich für die Anlagekosten zurückzukaufen." Das Erbieten der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft ging übrigens hauptsächlich aus dem Wunsche hervor: den Sächsisch-Schlesischen Bahnhof auf das linke Elbufer, in das kleine Gehäge zu verlegen, theils um den Nachtheilen der Ansteigung hinter ihrem jetzigen Bahnhofe durch eine lange Horizontale zu begegnen, theils um der Sächsisch-Schlesischen Bahn die für ihre Rentabilität wichtige, unmittelbare Verbindung mit der Elbe zu verschaffen, theils um durch die Koncentration beider Bahnhöfe sich die damit verbundenen Vortheile und Ersparnisse zu sichern. Sie erklärte sich bereit, die Kosten der Verlängerung ihrer Bahn bis zur Elbe mit 400000 Thlr. allein zu tragen, wogegen die von ihr überschläglich zu $1\frac{1}{2}$ Mill. Thlr. berechneten Kosten für den gemeinschaftlichen Bahnhof im kleinen Ostragehäge und für die Ueberbrückung der Elbe, auf die Böhmische Bahn zu rechnen und dem für dieselbe zu 3 Millionen veranschlagten Baukapital zuzurechnen sein würden.

Sah sich nun auch die Regierung außer Stande, eine hauptsächliche Entschließung hierüber zu fassen, da ihr in jener Erklärung des Direktoriums noch nicht die jedenfalls in einer General-Versammlung zu vernehmende Gesammtmeinung der Gesellschaft vorlag, deren Beibringung dem Direktorium anheimgestellt wurde, so konnte sie sich hiernach doch auch um so weniger bewogen finden, dem Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie, als dasselbe die Genehmigung der mehrerwähnten modifizirten Vorschläge beantragte, zur Zeit eine definitive Entscheidung zu ertheilen.

Hierzu kam noch insbesondere, daß inzwischen der Zeitpunkt für den Zusammentritt der Stände-Versammlung nahe herangerückt war, welcher die Regierung über die vorliegende Angelegenheit Mittheilung zu machen schon

damals beabsichtigte, und es wurde daher das Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie beschieden, daß die Regierung für jetzt überhaupt nicht gemeint sei, zum Bau der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn einer Aktien-Gesellschaft Konzession zu ertheilen, vielmehr beschlossen habe, unbeschadet der in der Zwischenzeit Seitens der Regierung für das Unternehmen beabsichtigten, einer etwanigen künftigen Uebernahme des Baues Seitens einer Aktien-Gesellschaft nicht vorgreifenden Vorschritte, darüber, ob die definitive Ausführung desselben durch den Staat unmittelbar, oder durch einen Privat-Unternehmer erfolgen möge, zunächst mit den Ständen in Vernehmung zu treten.

So viel das oben gedachte Erbieten des Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Direktoriums betrifft, so war demselben die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn-Gesellschaft, in der General-Versammlung am 14. Juni 1845, beigetreten, allein abgesehen davon, daß der vorstehende Beschluß der Regierung auch auf die zuletzt genannte Aktien-Gesellschaft Anwendung leiden mußte, so lag auch eine nähere Beurtheilung des diesfallsigen Antrages zur Zeit außer dem Bereiche der Möglichkeit.

Sollte nämlich die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn mit der Sächsisch-Schlesischen in Verbindung gesetzt werden, so waren die bisher auf eine derartige Verbindung zwischen der Sächsisch-Böhmischen und der Leipzig-Dresdener Bahn berechneten Vorarbeiten in einem ihrer wichtigsten Theile unbrauchbar, und dagegen neue Entwürfe und Anschläge erforderlich. — Hierbei konnte nicht entgehen, daß eine Ueberführung der, vom rechten Elbufer aus noch hinter der Leipzig-Dresdener Bahn ausmündenden Sächsisch-Schlesischen Bahn nach dem linken Ufer noch mit weit mehr Schwierigkeiten verknüpft sei, und daß ferner sich noch gar nicht übersehen ließ, in welcher Weise sich das Direktorium der Letzteren die gleichzeitig von ihm als wünschenswerth dargestellte Verlegung ihres hiesigen Bahnhofes nach dem linken Elb-Ufer gedacht hatte.

Demselben mußte daher zunächst überlassen werden, darüber nähere Nachweisung zu ertheilen: 1) in welcher Weise bei Ausführung des von ihm beabsichtigten Unternehmens den in hydrotechnischer Rücksicht an dasselbe zu stellenden Forderungen entsprochen, 2) wie hierbei die Verbindung der Sächsisch-Böhmischen mit der Leipzig-Dresdener Bahn projektirt werde, 3) welche Expropriationen sich für die diesfallsige Bauführung erforderlich machten, 4) in welchem Maaße ein, dem Bedürfnisse des Reise- und Handels-Verkehrs entsprechender Anhaltepunkt, zur Aufnahme und Abgabe von Personen und Gütern in Neustadt-Dresden herzustellen sein, und endlich 5) welche Kosten die Ausführung des Projektes erfordern, so wie: ob und in wie weit sich durch dessen Ausführung auch der für das Sächsisch-Schlesische Eisenbahn-Unternehmen veranschlagte Bau-Aufwand erhöhen werde.

Zur Erläuterung der hier aufgestellten Erörterungspunkte ist zu bemerken: daß den unter 1 vorstehend gedachten hydrotechnischen Rücksichten bei dem Projekte der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft eine besondere Wichtigkeit um deswillen beizulegen war, weil es sich bei solchen keineswegs

blos um den Einbau einer Brücke in den Elbstrom — wie bei der Ueberführung der Leipzig-Dresdener Bahn — sondern wegen der damit beabsichtigten Anlagen auf dem linken Elbufer, um eine sehr wichtige und allem Anscheine nach bedenkliche Veränderung dieses Ufers, und somit des ganzen Stromprofils handelte; eine Rücksicht, welche nach den, durch die Hochfluth des Jahres 1845 gemachten Erfahrungen nur zu um so größerer Vorsicht aufforderte. Ein anderer, hierbei nicht unbeachtet zu lassender Gegenstand war die, unter 2) erwähnte Verbindung der Sächsisch-Böhmischen mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn. Schon eine oberflächliche Betrachtung der in Deutschland zur Ausführung gebrachten, oder in solcher begriffenen Eisenbahnen läßt darüber keinen Zweifel, daß die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn im Wesentlichen bestimmt sei, ein Mittelglied in der, den Norden und Süden von Deutschland verbindenden Eisenbahnkette zu bilden. Abgesehen hiervon ist aber auch, sowohl in dem Konzessions-Dekrete vom 6. Mai 1835, als auch in dem Expropriations-Gesetze vom 3. Juli 1835, die gedachte Bahnstrecke als eine Fortsetzung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn allenthalben betrachtet und ausdrücklich bezeichnet worden. Müßte es daher einer Anlage der Sächsisch-Böhmischen Bahn zum wesentlichen Vorwurfe gereichen, wenn bei solcher nicht alle abwendbaren Hemmnisse für eine unmittelbare Verkehrs-Verbindung mit der Leipzig-Dresdener Bahn beseitigt würden, so konnten die Schwierigkeiten nicht unbeachtet bleiben, welche sich der letzteren Verbindung bei einem unmittelbaren Anschlusse der Sächsisch-Böhmischen an die Sächsisch-Schlesische Bahn entgegenstellten, und nach dem, was über das Bauprojekt der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft verlautete, auf die Betriebs-Verhältnisse der Leipzig-Dresdener Eisenbahn einen sehr benachtheiligenden Einfluß zu äußern schienen. Wenn ferner nicht wohl abzusehen war, wie das mehr erwähnte Projekt ohne sehr kostspielige und mit der Sache selbst kaum mehr im Verhältnisse stehende Expropriation ständischer Grundstücke auszuführen sein sollte, so erschien es völlig unerläßlich, vor Fassung weiterer Entschließung über das Anerbieten der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft über die vorstehend näher entwickelten, wie wegen der übrigen, zur Erörterung ausgesetzten Punkte, zuvörderst genaue Nachweisung zu empfangen.

War hiermit ein neuer, unvermeidlicher Verzug für die definitive Regulirung dieser Angelegenheit verknüpft, so erschien es um so nothwendiger, die provisorisch durch die Regierung unmittelbar eingeleiteten Vorschritte für die Ausführung des Unternehmens kräftig fortzusetzen, und es wurde daher in der Zwischenzeit, unter spezieller kommissarischer Leitung, zunächst das ganze Bauprojekt einer sorgfältigen Revision unterworfen, welche sich sowohl wegen der hier und da eingetretenen Terrain-Veränderung, als auch deßhalb erforderlich machte, weil es gelungen war, manche, mit dem ursprünglichen Bauplane verbundenen Hemmnisse für den übrigen Verkehr in geeigneter Weise zu beseitigen, in dessen Folge aber auch der angenommene Trakt überhaupt mehrere Aenderungen erleiden mußte. Es wurde ferner das für den Bahnhof in Dresden nöthige Areal im Wege freier Vereinigung erworben

und die von der Friedrichsbrücke bei Friedrichsstadt bis an den Müglitzfluß sich ausdehnende Bahnstrecke im Detail so weit vorbereitet, daß auf solcher mit der Expropriation, wie mit den Erd- und Kunstarbeiten begonnen werden konnte. Zugleich wurden auch wegen der bei den im In- und Auslande unternommenen bedeutenden Bauten ziemlich schwierigen Anschaffung des Materials für die größeren Kunstbauten, insbesondere für die Elbbrücke, die nöthigsten Bestellungen gemacht und hierauf am 1. Dezember 1845 die Erd-Arbeiten in der Nähe Dresdens begonnen. Die Erwerbung des nöthigen Grundes und Bodens ist theils durch freien Ankauf, theils durch Expropriation, nach dem Gesetze vom 3. Juli 1835, erfolgt, in welchem bereits auf diese Bahn als „Verlängerung" der Leipzig-Dresdener Eisenbahn „bis zur Grenze" Rücksicht genommen ist. Durch Verordnungen vom 20. August und 12. November ist die Bekanntmachung, welche der Anwendung dieser gesetzlichen Bestimmung vorausgehen muß, nämlich die der Richtung der Bahnlinie, mit Rücksicht auf die einzelnen betroffenen Flurbezirke auf der Strecke von Dresden bis zum Dorfe Pötzesch, dem Städtchen Wehlen gegenüber, erfolgt.

An diese Darstellung der damaligen Sachlage — welcher nur noch hinzu zu fügen ist: daß nach erfolgter Ablehnung des anderweitigen Antrages der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie auf Uebertragung der Sächsisch-Böhmischen Bahn, das Direktorium derselben inmittelst erklärt hatte, diese Gesellschaft hiernach auch ihrerseits an den von ihr gestellten neuern Antrag nicht mehr für unbedingt gebunden erachten zu können — knüpft sich nunmehr die Frage: „in welcher Weise fernerhin wegen Ausführung der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn am zweckmäßigsten zu verfahren, und ob solche namentlich einer Aktien-Gesellschaft zu übertragen, oder für Rechnung der Staatskasse und unmittelbar durch die Regierungs-Organe zu vollenden sein dürfte."

In Bezug hierauf führt die Regierung in dem den Ständen vorgelegten, die Eisenbahnen betreffenden Dekrete vom 14. September 1845, Folgendes an:

„Die Regierung hat sich, in Absicht auf die Ausführung der für Sachsen projektirten Eisenbahnen, bisher (aus früher bereits erörterten Gründen) gegen den Bau für alleinige Staatsrechnung ausgesprochen, und zwar vornehmlich um deswillen, weil dieselbe eine so bedeutende Vermehrung der Landesschuld, wie sie sich für diesen Zweck nothwendig gemacht haben würde, nicht billigen konnte. Wenn es daher die Regierung nichtsdestoweniger gegenwärtig für rathsamer erachtet, den provisorisch für Rechnung der Staatskasse eingeleiteten Bau der Sächsisch-Böhmischen Bahn auch definitiv in gleicher Weise zur Ausführung bringen zu lassen, so walten hinsichtlich der hier fraglichen, kaum den zehnten Theil des gesammten Sächsischen Eisenbahn-Systems bildenden Bahnstrecke, allerdings ganz andere Verhältnisse vor, welche in Nachstehendem näherer Erörterung unterliegen mögen.

„1) Nur die, wegen Ausführung der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn dem K. K. Oesterreichischen Gouvernement gegenüber übernommene vertrags-

mäßige Verbindlichkeit und der hierdurch herbeigeführte Drang der Umstände, konnte die diesseitige Regierung vermögen, hinsichtlich jenes Unternehmens eine provisorische Einrichtung zu treffen, wie solche mit den, durch die Regierung unmittelbar geleiteten Vorschritten für den diesfallsigen Bahnbau ins Leben getreten ist, und dieselbe verkannte keinesweges, daß die mit jedem Provisorium an und für sich verknüpften Unzuträglichkeiten sich vorzugsweise bei einem größeren technischen Unternehmen fühlbar machen müßten, dessen Vollführung einerseits möglichster Beschleunigung bedarf, während andererseits über die Herstellung seiner einzelnen Theile sehr getheilte Ansichten denkbar sind, so wie, daß namentlich die unter den gegenwärtigen Verhältnissen ohnehin sehr erschwerte Wahl der ausführenden Organe, gerade in einem interimistischen Zustande des Unternehmens auf die allergrößten Schwierigkeiten stoßen müsse.

„Je unleugbarer aber diese Nachtheile sind, um so angelegentlicher muß die Regierung, im Interesse des Unternehmens, die Beendigung des dermaligen Zustandes wünschen. Sie kann sich jedoch nicht bergen, daß dieselbe jedenfalls dann später erfolgen müsse, wenn die Ausführung der Sächsisch-Böhmischen Bahn einer Aktien-Gesellschaft, gleichviel welcher, übertragen, als wenn solche durch die Regierung unmittelbar vollführt wird. Gestattet schon der Organismus jeder Korporation, und insbesondere der einer Aktien-Gesellschaft, nicht, einen hauptsächlichen Beschluß über Gegenstände schleunig herbeizuführen, welche in das materielle Interesse der Gesellschaft wesentlich eingreifen, so liegt es auch in der Natur der Sache, daß manche der jetzt bereits im Gange befindlichen Einleitungen bei gänzlicher Veränderung der Verwaltung mit bedeutendem Zeitverluste von Neuem zu beginnen sein würden.

„Abgesehen von diesen, in den Verhältnissen begründeten Aufenthalts-Ursachen, lassen aber auch die Erfahrungen, welche bisher bei den Verhandlungen mit den Eisenbahn-Gesellschaften gemacht worden sind, eine viel bedenklichere und nicht zu übersehende Verzögerung der Sache besorgen, wenn man erwägt, daß die mit den Gesellschafts-Organen berathenen und im beiderseitigen Interesse auf das sorgfältigste erwogenen Fragen schließlich lediglich den Einflüssen unterliegen, welche Zufall und Sonder-Interesse auf die Beschlüsse der General-Versammlungen ausüben, und in deren Folge eine bereits bis zur Ausführung gediehene Vereinigung leicht vereitelt und wieder auf das weite Feld der Verhandlung zurückversetzt werden kann.

„Die Regierung müßte daher in der Erneuerung derartiger Verhandlungen eine bedeutende Verzögerung für die Ausführung des Unternehmens erblicken, und hält sich überzeugt, daß die wünschenswerthe Beendigung des dermaligen provisorischen Zustandes bei dem Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn-Unternehmen am zweckmäßigsten durch dessen fernere Ausführung für Rechnung des Staates zu erzielen sein werde.

„2) Ein anderer, nicht unwesentlicher Grund für die Fortsetzung des Staatsbaues besteht aber im vorliegenden Falle darin, daß sich derselbe als mit verhältnißmäßig geringeren Opfern für die Staatskasse verknüpft dar-

stellt, als die Betheiligung des Staates bei der durch eine Aktien-Gesellschaft zu bewirkenden Bauführung.

„So viel hierbei die Bedingungen betrifft, welche für eine derartige Betheiligung a) Seitens der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gestellt werden, so liegen solche nach Obigem dermalen klar vor, und es darf hierbei allerdings nicht übersehen werden, daß mit diesen Bedingungen für den Staat das Recht erlangt werde, nach Ablauf einer Reihe von Jahren das Eigenthum der Leipzig-Dresdener Eisenbahn zu erwerben; ein Recht, welches für jetzt etwa durch Vereinigung mit der ernannten Gesellschaft erlangt werden, und unter Umständen namentlich dann als sehr werthvoll für den Staat angesehen werden kann, wenn man sich einen Zeitpunkt denkt, zu welchem alle Bahnen, mit alleiniger Ausnahme der gewissermaßen das Mittelglied bildenden Leipzig-Dresdener Bahn, in das Eigenthum des Staates übergegangen wären. Erwägt man dagegen, daß, abgesehen von dem Umfange der gegenwärtig Seitens der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie in Anspruch genommenen Zugeständnisse, die Bedingungen des Rückkaufs selbst von der Art sind, daß sich die Aktionäre jener Gesellschaft, selbst ohne jedes andere Zugeständniß, dabei kaum im Nachtheile befinden dürften, so läßt sich wohl nicht ohne Grund annehmen, es werde jenes Rückkaufsrecht von der Gesellschaft wirklich zu hoch und jedenfalls höher angeschlagen, als dasselbe im Falle einer im gesetzlichen Wege erfolgenden Abtretung des Eigenthums angeschlagen werden würde.

b) Ueber die für eine Vereinigung mit der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft zu stellenden Bedingungen, hat zwar zur Zeit noch gar nicht verhandelt werden können, da es gegenwärtig überhaupt noch an jeder speziellen Nachweisung über die Ausführbarkeit und Zweckmäßigkeit ihres Vorhabens gebrach. Läßt sich deßhalb aber auch ein Urtheil über die hier einschlagenden pekuniären Verhältnisse nicht fällen, so läßt doch einerseits schon die bloße Idee einer Ueberführung der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn nach dem linken Elbufer und die Benutzung des Letzteren zu bedeutenderen Hochbauten, unter den oben bereits angedeuteten Umständen, auf einen sehr beträchtlichen Kostenaufwand schließen; andererseits kann aber auch nicht unbemerkt bleiben, daß die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn-Gesellschaft schon im Voraus diejenigen Bedingungen und Konzessionen — mit alleinigem Ausschluß des Preises und der Zeit des Rückkaufs bei der Sächsisch-Böhmischen Bahnstrecke — beansprucht hat, welche dieser Gesellschaft hinsichtlich der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn zugestanden worden sind, und daß daher, während sie ein Gegenzugeständniß, wie die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie, zu gewähren nicht im Stande ist, die bei den früheren ständischen Berathungen ausgesprochene Hoffnung: es werde die Sächsisch-Böhmische Bahn geringere Opfer der Staatskasse erheischen als andere Eisenbahnen, sich bei Uebertragung derselben an die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn-Gesellschaft kaum verwirklichen möchte. Beiläufig ist noch zu erwähnen, daß für den zuletzt gedachten Fall eine Beschwerung für den Betrieb der Eisenbahnstrecke zwischen der Sächsisch-Böhmischen und Sächsisch-Preu-

ßischen Landesgrenze bei Nieska, als einer in ihren Verkehrs-Verhältnissen unmittelbar zusammenhängenden Bahnlinie, darin liegen würde, daß deren Verwaltung dann nothwendig unter getrennter Direktion stehen würde, während bei Ausführung der Sächsisch-Böhmischen Bahn die Ueberlassung ihres Betriebes an eine Aktien-Gesellschaft noch nach wie vor möglich bliebe.

„Ob ferner c) die Bedingungen günstiger sein dürften, welche eine für die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn ausschließlich zu bildende Aktien-Gesellschaft stellen möchte, muß zwar dahin gestellt bleiben; jedenfalls befindet sich jedoch die Verwaltung einer mit der Sächsisch-Böhmischen Bahn im Zusammenhange stehenden Bahn in der Lage, den Bau und Betrieb der ersteren leichter und billiger ausführen zu können, und dieser Umstand, wie die oben bereits unter b) berührten Nachtheile, welche für den Betrieb aus einer getheilten Verwaltung zu besorgen sind, haben die Regierung vermocht, den früherhin von Seiten des hierselbst gebildeten Komité's für eine Prag-Dresdener Eisenbahn, so wie von Seiten mehrerer Bankierhäuser zu Leipzig für den gleichen Zweck geschehenen Anträgen, keine weitere Folge zu geben.

„Im Allgemeinen aber stellt sich d) die Rechnung für Ausführung der Sächsisch-Böhmischen Bahn durch den Staat, gegenüber der durch irgendwelche Aktien-Gesellschaft, auch um deswillen vortheilhafter, weil die Letztere sich jederzeit den vollen Betrag der Zinsen von den jedesmaligen Einzahlungen des Anlagekapitals in Rechnung stellen muß, während dieser Aufwand für den Staat sich wahrscheinlich nicht unbedeutend vermindern dürfte. Endlich e) ist die Regierung gerade bei dem hier fraglichen Bahnbaue im Stande, manche, ihr ohnehin zur Verfügung stehenden Organe und Hülfsmittel zweckmäßig und mit geringem Kostenaufwande zu benutzen, deren Beschaffung für jeden anderen Unternehmer mit ansehnlichen Schwierigkeiten und Kosten verbunden sein würde. Stellt sich aber, dem Allen zufolge, die Ausführung der Sächsisch-Böhmischen Bahn für Staatsrechnung als in pekuniärer Beziehung nicht unvortheilhaft dar, wenn damit die einer Aktien-Gesellschaft jetzt zu bringenden Opfer, so wie die Bedingungen in Vergleich gestellt werden, welche für den Fall des Rückkaufs künftig von Seiten der Staatskasse zu erfüllen sein werden, so lassen 3) die bei der gedachten Eisenbahn vorwaltenden eigenthümlichen Verhältnisse die Bau-Ausführung durch den Staat selbst auch mit Rücksicht auf die Zwecke der öffentlichen Verwaltung als angemessen und wünschenswerth erscheinen.

„Die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn ist die erste Bahn, welche von Sachsen aus die Grenze des Zollgebietes überschreitet, und wird deßhalb sofort bei ihrer ersten Anlage und Betriebs-Einrichtung manche Vorkehrungen erforderlich machen, welche ebensowohl die Sicherung der beiderseitigen Grenz-Abgaben als die möglichste Schonung und Erleichterung des Reise- und Handelsverkehrs zum Zwecke haben. Könnte und müßte nun auch einer den Bahnbau ausführenden Aktien-Gesellschaft jedenfalls die Bedingung gestellt werden, daß sich dieselbe den in Beziehung hierauf zu ertheilenden Vorschriften allenthalben zu unterwerfen hätte, so ist doch nicht zu verkennen, daß die unmittelbare Leitung des Baues durch die Regierung und die als-

dann ausführbar werdende fortwährende Verbindung derselben mit den auf K. K. Oesterreichischem Staatsgebiete den Bau, ebenfalls ohne Dazwischenkunft einer Privat-Gesellschaft, ausführenden Regierungs-Organen, hier, wo es sich ebenfalls um das, außerdem der eigenen Wahl der Privat-Unternehmer überlassene Detail der Ausführung handelt, jedenfalls dienlich und förderlich sei.

„Hiernächst erfordert aber der Bau der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn eine besondere Rücksicht auch um deswillen, weil dieselbe, im Elbthale hinlaufend, mit dem Elbstrome selbst und dessen Ueberschwemmungs-Profile in fortwährende Berührung tritt, und daher nicht allein einerseits die Sicherstellung der Bahn gegen Beschädigung durch Hochfluthen und Eisgänge, sondern auch andererseits die Beeinträchtigung des Stromes, die Sicherung seiner Ufer und die Freihaltung und beziehentlich Verlegung des Leinpfades, wie der sonst zum Besten der Schifffahrt bestehenden Anstalten, auf das sorgfältigste zu beachten ist. Auch so viel diesen Gegenstand betrifft ist es allerdings denkbar, eine bauführende Aktien-Gesellschaft durch die ihr zu ertheilende Konzession dergestalt zu binden, daß auch ihrerseits den deßhalb an den Bahnbau zu stellenden Anforderungen Genüge geleistet werde. Allein unverkennbar wird auch hier die unmittelbare Mitwirkung der mit diesen Angelegenheiten selbst betrauten Regierungs-Organe den so wichtigen Zweck auf einfachere und sicherere Weise erreichen, und manchen, nach geschehener Vollendung schwer zu beseitigenden Umstand, schon bei ihrer Ausführung besser vermeiden lassen, als dies durch die, ohnehin leicht zu Kollisionen veranlassende und in der Ausführung oft schwierige bloße Ueberwachung eines derartigen Werkes möglich ist.

„Unter Bezugnahme auf die in Vorstehendem dargelegten Gründe, welche die fernere Ausführung des fraglichen Bahnbaues als das geeignetste Mittel zu baldiger Beendigung des jetzigen provisorischen Zustandes, hiernächst als ein verhältnißmäßig geringeres Opfer für die Staatskasse als die Betheiligung des Staates bei dem Baue durch Privat-Unternehmer erscheinen lassen, endlich aber eine angemessene Verbindung des Unternehmens mit den übrigen Zwecken der öffentlichen Verwaltung verbürgen, ist die Regierung der Ansicht:

> „daß die Fortführung des Baues der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn für Rechnung des Staates sich als vortheilhafter jedenfalls darstelle;"
>
> „dieselbe sieht jedoch zunächst der Erklärung der Stände-Versammlung auch hierüber entgegen.""

Die von der zweiten Kammer zur Begutachtung des erwähnten, die Eisenbahnen betreffenden Regierungs-Dekretes niedergesetzte zweite Deputation erstattete in den Sitzungen vom 22. und 23. ihren Bericht, und sprach sich in Bezug der von den beiden Eisenbahn-Gesellschaften gemachten Anerbieten, so wie der anderen Verhältnisse ungefähr, wie folgt, aus:

„Die Offerte der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft hat den Vorzug, daß das vom Staate verlangte Opfer sich sofort übersehen lasse, wie denn auch die Leipzig-Dresdener Gesellschaft schon der Richtung ihrer

Bahn nach als die entsprechendste Gesellschaft erscheine, wenn man einmal den Bau der Böhmischen Bahn einer Gesellschaft übertragen wolle; aber das zu bringende Opfer würde ein sicheres, auch bei der besten Rente der Bahn unwiederbringliches, und gar nicht unbedeutendes sein; das dagegen zu erlangende Rückkaufsrecht zugleich für die Leipzig-Dresdener Bahn aber werde unter den gestellten Bedingungen von gar keinem Werthe für den Staat sein und Opfer dafür in der Gegenwart nicht rechtfertigen. Deßhalb will die Deputation nicht dazu rathen, auf das Anerbieten der Leipzig-Dresdener Gesellschaft einzugehen; allein eben so wenig auf das der Sächsisch-Schlesischen. Zwar sprechen manche Gründe im Allgemeinen für Uebertragung des Baues an diese, gegen dieselbe aber, — abgesehen davon, daß die natürliche Richtung der Sächsisch-Böhmischen Bahn keinesweges nach der Sächsisch-Schlesischen, sondern weit mehr nach der Leipzig-Dresdener Eisenbahn hingeht, und daß jede Erschwerung des direkten Verkehrs zwischen dieser und der Böhmischen Bahn zum größten Nachtheile für alle Theile, den Verkehr überhaupt mehr der Konkurrenzbahn von Wien über Schlesien und Berlin nach Hamburg zuführen müßte, so wie von manchen andern Gründen — namentlich ein von der Regierung hervorgehobener, hauptsächlicher Umstand, welcher, wie der Deputation scheint, für sich allein genügt, um von dem Bauprojekte der in Rede stehenden Gesellschaft und ihrem darauf gerichteten Anerbieten auch Diejenigen absehen zu lassen, welche dies nicht schon aus andern Gründen oder aus dem allgemeinen Grunde thun möchten, daß sie dem Staatsbau vor dem Bau durch Privaten den Vorzug geben. Das Anerbieten der Sächsisch-Schlesischen Gesellschaft knüpft sich nämlich an die ausdrückliche Bedingung, daß ihr gestattet werde, ihren Bahnhof im kleinen Ostragehäge, am linken Elbufer anzulegen. Die Regierung erklärt aber, daß bei Ausführung des von der Gesellschaft eingereichten, darauf bezüglichen Planes das Hochfluth-Profil an der Brücke, welches im natürlichen Zustande bei 10 Ellen über 0 einen Fluthraum von etwas über 42000 Quadratfuß enthalte, durch die Brücke sammt Quaibau, je nach Wahl der von der Kompagnie vorgeschlagenen Linien, auf 18560 oder auf 18784 Quadratfuß, mithin weit unter die Hälfte des natürlichen Fluthprofils reducirt werden würde. So wünschenswerth und nothwendig aber an sich eine Beschränkung des Letzteren gerade an der fraglichen Stelle sich darstelle, so werde doch eine Einengung des Stromes in dem gedachten Maaße mit Rücksicht auf die Brücke selbst sowohl, als für die Grundstücke und Bewohner der oberhalb gelegenen Ufer, von Seiten der Wasserbaubehörde als sehr gefährlich und in strompolizeilicher Hinsicht völlig unstatthaft erklärt. Hierzu komme, daß das gesammte, zunächst der Brücke oberhalb, so wie von der bei Ausführung des Schlesischen Planes erforderlichen Quaimauer landeinwärts liegende Terrain, namentlich der prinzliche Garten, die gesammte Ostra-Allee und ein großer Theil der Wilsdruffer Vorstadt, tiefer gelegen seien als jene Quaimauer, und daß daher, wenn der Strom, wie nicht selten zu erwarten wäre, die Letztere übersteige, oder in den gedachten Stadttheilen, wie nicht abzuwenden sei, Stauwasser aufsteige, der Abfluß des Wassers nach dem Zurücksinken des

Stromes durch die gedachte, 8 Ellen über 0 erhöhte Quaimauer behindert, und eine Versumpfung der, der Ueberschwemmung ausgesetzten Theile, die unvermeidliche Folge sein würde. Der von Seiten der Regierung zum Grunde gelegte Bauplan habe den Fluthraum der Elbbrücke auf 27280 Quadratfuß festgestellt und lasse eben so wenig einen Rückstand in Folge zu bedeutender Verengung des Stromprofils, als bei eintretenden bedeutenden Hochfluten ein Hinderniß für den Abfluß des Ueberschwemmungswassers — in Ermangelung eines entgegentretenden Hochbaues am Ufer — besorgen.

„Wollen nun auch die Techniker der Sächsisch-Schlesischen Gesellschaft einestheils die Richtigkeit dieser Einwendungen dem Vernehmen nach nicht vollständig anerkennen, andererseits die Möglichkeit ihrer Beseitigung behaupten, so glaubt doch die Deputation, der Kammer in keinem Falle anrathen zu dürfen, unter Uebernahme einer sehr bedenklichen Verantwortung einen Plan zu bevorworten, den die Regierung, auf Grund des Gutachtens ihrer hydrotechnischen Beamten, geradezu als sehr gefährlich und in strompolizeilicher Hinsicht völlig unstatthaft erklärt.

„Eine Verzichtleistung auf den Plan des Bahnhofs im kleinen Gehäge von Seiten der Schlesischen Gesellschaft ist aber, abgesehen davon, daß deßhalb eine General-Versammlung erst zusammenberufen werden müßte, was mit einem zu vermeidenden, längeren Zeitverluste verknüpft sein würde, schwerlich zu erwarten, da die Gesellschaft ausdrücklich erklärt hat, daß weniger der Wunsch nach dem Baue der Böhmischen Bahn, als vielmehr gerade nach jener Bahnhofs-Anlage sie bei ihrem Anerbieten bestimmt habe.

„Zu dem Versuch, ob nicht eine neue Privat-Gesellschaft für diese Bahn zu bilden wäre, könne die Deputation am allerwenigsten rathen, da sie fest überzeugt sei, daß ein solcher Versuch unter den gegenwärtigen Umständen ganz gewiß vergeblich sein würde. Sonach ergebe sich, da der Bau der Bahn vertragsmäßig nicht aufgehoben werden kann, von selbst die Nothwendigkeit, daß der Staat den Bau dieser Bahn direkt ausführen lasse. Die Deputation, deren Majorität ohnehin der Ausführung der Eisenbahnen durch den Staat unbedingt den Vorzug giebt, beantragt daher einstimmig:

„die Kammer wolle der von der Staats-Regierung in dem Allerhöchsten Dekret ausgesprochenen Ansicht:

„„daß die Fortführung des Baues der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn für Rechnung des Staates sich als vortheilhafter darstelle, als deren Ueberlassung an Privat-Unternehmer,““

ihre Zustimmung ertheilen und hiernach die Staats-Regierung zur Fortführung dieses Baues aus Staatsmitteln ermächtigen.“

Nach mehrfachen Berathungen genehmigte die Kammer bei der Abstimmung den Deputations-Antrag gegen eine Stimme.

In Betreff der zweiten zu beantwortenden Frage, über die Modalität der Ausführung und den von der Regierung vorgelegten Plan (siehe Beschreibung der anderen Bahn-Verhältnisse) erkannte die Deputation nicht nur die Linie, durch das Elbthal und den Anschlußpunkt an die Oesterreichische Staatsbahn als definitiv feststehend an, sondern auch die Nothwendigkeit des

Baues einer zweiten Elbbrücke bei Dresden, da die bestehende völlig ungenügend sei, setzte aber dabei voraus, daß, wenn die übrigen in Dresden ausmündenden Bahnen, oder dem lokalen Verkehre von Dresden, ein Mitgebrauch der Brücke eingeräumt werden sollte, dies nur gegen einen Zoll oder eine Entschädigung geschehen könnte.

Ferner glaubte die Deputation, im Interesse des Handelsverkehrs und in dem der Eisenbahnen sich dahin aussprechen zu müssen:

a. daß eine unmittelbare Verbindung der verschiedenen, in Dresden ausmündenden Eisenbahnen mit der Elbe höchst wünschenswerth sein, aber nach dem von der Staats-Regierung vorgelegten Plane nicht in einer dem Bedürfnisse ganz entsprechenden Weise ausgeführt werden würde;

b. daß die Idee einer Centralisation der Bahnhöfe im Interesse der Bahnen, des Handels und des Staats selbst die höchste Beachtung verdiene, und in ihrer Anwendung auf die Verhältnisse in Dresden und der dabei in Frage kommenden Bahnen jedenfalls einer nochmaligen sorgfältigen Prüfung und technischen Ermittelung bedürfe, daß aber der Werth einer solchen Vereinigung der Bahnhöfe sich vermindere, je weiter sich die dafür zu wählende Lage vom Mittelpunkte der Stadt entferne, und daß dann jedenfalls den entgegengesetzten Stadttheilen Anhaltepunkte nicht zu versagen sein würden; endlich

c. daß die von der Staats-Regierung projektirte Verbindung der verschiedenen Eisenbahnen unter sich durch Schienengeleise zwar sehr nothwendig sei, aber nach dem vorliegenden Projekte in einer Weise bewerkstelligt werde, an die sich große Uebelstände knüpfen.

Sie entwickelte zur Begründung dieser Ansichten

zu a., daß an allen Orten, wo Eisenbahnen in der Nähe schiffbarer Ströme ausmünden, man die Wichtigkeit der unmittelbaren Verbindung dieser Verkehrsstraßen gefühlt und sie zum Theil mit großen Opfern ausgeführt hat; daß nur auf diese Weise ein für den Handel, und im Allgemeinen für den Schifffahrts- und Eisenbahnverkehr besonders höchst wichtiger Austausch von Gütern, namentlich von solchen, die viel Gewicht und wenig Werth haben, zwischen den verschiedenen Verkehrsstraßen vermittelt werden kann, indem jede Spesen-Ersparniß den Verkehr fördert, daß aber das nach dem Regierungsplane gedachte Auf- und Abladen der Güter auf den Hauptschienengeleisen kaum ausführbar, das Heben der Güter durch einen Krahn sehr schwierig, die Schlesische und Leipziger Bahn dem Packhofe sehr fern sein würden.

Zu b., daß die Konzentration der Bahnhöfe von unbestreitbarer Wichtigkeit für die Kosten der Anlage der Bahnhöfe, für die Verwaltung der Eisenbahnen, für deren Beziehungen zum Post- und Steuerwesen, für eine künftige Vereinigung aller Bahnen in den Händen des Staates, für die vielleicht früher eintretende Möglichkeit des Betriebes mehrerer Bahnen durch ein Direktorium sei. Alle diese Vortheile können aber nur durch eine günstige Lage der vereinigten Bahnhöfe er-

reicht, wenigstens würden sie durch die Nachtheile einer ungünstigen Lage überwogen werden. Dem Unbefangenen muß ein Central-Bahnhof am Strome, im Mittel der Stadt, wo der Hafen sich befindet, wo man auch ganz richtig den Packhof angelegt hat, nach der Natur der Verhältnisse am zweckmäßigsten erscheinen. Würde ein Central-Bahnhof im Mittelpunkte der Stadt errichtet, so würden sich die Interessen aller drei Bahnen leichter vereinigen lassen und Anhaltpunkte für die entgegengesetzten Stadttheile, wenn schon wünschenswerth, doch entbehrlich sein, während bei einer Konzentration aller oder mehrerer Bahnhöfe am Ende eines Stadttheils theils Anhaltepunkte für die entgegengesetzten Stadttheile nicht entbehrt werden könnten, theils namentlich die bestehenden Gesellschaften zu Opfern nicht geneigt sein würden. Der einzige geeignete Platz zu einem solchen Central-Bahnhofe ist am linken Elbufer im kleinen Ostragehäge, und es würde bei der hohen Wichtigkeit der Sache darauf ankommen, zu untersuchen, ob sich nicht die von den Regierungs-Technikern einem solchen Plane der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Techniker entgegengestellten Schwierigkeiten, durch einen anderen Plan beseitigen ließen.

Zu c., daß die projektirte Schienenverbindung der verschiedenen Bahnen mit dem sehr großen Uebelstande verknüpft sein wird, daß dann der freie Platz vor dem Leipzig-Dresdener Bahnhofs-Gebäude von diesen Schienengeleisen im Niveau überschritten werden wird.

Zu den unter b. angeführten Gründen für die Konzentration aller oder mehrerer Bahnhöfe, tritt auch noch die Rücksicht auf die mögliche Uebertragung des Betriebes der Böhmischen Bahn an eine der beiden Kompagnieen. Denn wenn auch gerade bei dieser Bahn der Betrieb durch Regierungs-Organe, wegen der eigenthümlichen Verhältnisse zum Auslande, einigen Vortheil bietet, wenn auch im Allgemeinen der Staat manche Verhältnisse mehr schonen kann als Privat-Gesellschaften; wenn ferner auch die Stände mehr Einfluß auf Staatsbetrieb haben und eine Trennung des Eigenthums und der Benutzung der Bahn mannigfache Verwickelungen verursachen kann, so lassen sich doch andererseits die großen Vortheile nicht verkennen, welche mit der Ueberlassung des Betriebes an eine der beiden Gesellschaften, deren Bahnen in Dresden ausmünden, verbunden sein würden. Zum Theil sprechen dafür dieselben Rücksichten, welche für Konzentration der Bahnhöfe angeführt wurden, und wenn wenigstens der Bahnhof der Böhmischen und der Bahn, deren Kompagnie den Betrieb bekommt, verbunden werden, wird dies zu großen Ersparnissen führen. Außerdem werden aber die Verwaltungskosten, das Betriebs- und Reserve-Material, das nöthige Personal für eine nur 7⅓ Postmeilen lange Bahn sehr bedeutend sein, während dieser Aufwand bei Vereinigung der Verwaltung mit der einer größeren Bahn nicht erheblich sein kann. Alle diese Fragen bedürfen der Erwägung, und machen daher wünschenswerth, daß die Erbauung des Sächsisch-Böhmischen Bahnhofes an der dazu gewählten Stelle zur Zeit noch ausgesetzt und für den Strecken-Betrieb nur ein Interimsbau ausgeführt werde, daß aber auch, bei den be-

züglich der einschlagenden Hauptfrage sich entgegenstehenden Ansich'en der Sächsischen Techniker, ein Eisenbahn-Ingenieur und ein Hydrotechniker des Auslandes mit ihren Gutachten gehört werden.

Nach allem Vorstehenden machte die Deputation der Kammer den Vorschlag, folgende Anträge an die Staats-Regierung zu bringen:

„Es wolle dieselbe:

1. bei Ausführung der gedachten Bahn auf eine unmittelbare und möglichst zweckmäßige Verbindung derselben mit dem schiffbaren Strome Bedacht nehmen, eben sowohl aber auch den übrigen in Dresden ausmündenden Bahnen, auf deren Wunsch und gegen eine angemessene Kostenvergütung, eine solche Verbindung möglichst zweckmäßig zu sichern suchen;
2. die Nützlichkeit und Ausführbarkeit einer Konzentration der Bahnhöfe in Dresden unter den in vorstehendem Berichte niedergelegten Voraussetzungen und unter Berücksichtigung des Kostenpunktes einer näheren sorgsamen Erörterung und Verhandlung mit den betreffenden Gesellschaften unterwerfen;
3. bei den vorhandenen Bauten auf eine möglichst zweckmäßige Schienengeleise-Verbindung der verschiedenen in Dresden ausmündenden Bahnen unter sich, unter allen Umständen, vorbehaltlich jedoch eines nach Befinden dafür zu leistenden Kostenbeitrags von Seiten der betreffenden Gesellschaften, Bedacht nehmen;
4. rücksichtlich der bei den vorstehenden drei Anträgen einschlagenden technischen Verhältnisse das Gutachten eines bewährten auswärtigen Technikers einholen;
5. die Frage, ob im Interesse des Staats der künftige Betrieb der Sächsisch-Böhmischen Bahn einer Privat-Gesellschaft und namentlich einer von denen, deren Bahn in Dresden ausmünden, übertragen werden könne, einer sorgsamen Erwägung unterwerfen, auch vorläufig durch Verhandlung über die Bedingungen Gewißheit zu erlangen suchen, unter welchen eine derartige Ueberlassung des Betriebes ins Werk gesetzt werden könnte;
6. inmittelst mit der definitiven Errichtung und Ausführung des Bahnhofes in Dresden Anstand nehmen lassen, und
7. hierüber allenthalben der nächsten Ständeversammlung zu weiterer Erklärung, da wo diese erforderlich sein wird, Mittheilung machen.“

Außerdem beantragte die Deputation:

8. „die Staatsregierung zu Ausführung des projektirten Elbbrückenbaues zu ermächtigen, dabei jedoch die Voraussetzung auszusprechen, daß, wenn den in Dresden ausmündenden, im Besitze von Privat-Gesellschaften befindlichen Bahnen oder dem lokalen Verkehre von Dresden ein Mitgebrauch an dieser Brücke eingeräumt werden sollte, dies nur gegen einen angemessenen Zoll oder eine Entschädigung geschehen könnte.“

Nach mehrfachen Debatten wurde von der zweiten Kammer bei der Abstimmung der erste, dritte, siebente und achte Antrag einstimmig, der zweite gegen 2, der vierte gegen 26, der fünfte mit 30 gegen 29 Stimmen angenommen, der sechste durch 36 Stimmen abgelehnt.

Außerdem wurde der im Laufe der Verhandlungen von einem Mitgliede der zweiten Kammer gestellte Antrag:

> „die Voraussetzung auszusprechen, daß durch den projektirten Elbbrückenbau der Schifffahrt so wenig als möglich Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden",

einstimmig genehmigt.

Die erste Kammer faßte, dem Vorschlage ihrer Deputation gemäß, nur in zwei Punkten abweichende Beschlüsse von denen der zweiten Kammer, während sie in den übrigen Punkten den Beschlüssen und Anträgen der zweiten Kammer allenthalben beitrat. Die beiden Abweichungen waren folgende:

1. Die bei Verbindung der Bahnen mit der Elbe bei Konzentration der Bahnhöfe und bei Schienengeleise-Verbindung der Bahnen unter sich einschlagenden Verhältnisse sollen, nach einem Beschlusse der zweiten Kammer, dem Gutachten bewährter ausländischer Techniker unterworfen werden, besonders weil die Gutachten inländischer Techniker, der Regierungs-Techniker und der Techniker der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft sich geradezu entgegenstehen.

Die Deputation rieth, diesen Antrag abzulehnen. Denn möchte das Gutachten der Sächsisch-Schlesischen Techniker auch noch so sehr in vollster Ueberzeugung von seiner Richtigkeit abgefaßt sein; möchten auch noch so viele andere inländische und ausländische Sachverständige die Gründlichkeit des Gutachtens jener Techniker anerkennen, die Ausführbarkeit ihrer Pläne, die Möglichkeit der Besiegung entgegentretender Schwierigkeiten bestätigen, so würde doch ein einfaches Widerrathen der Regierungsorgane, eine bloße Anregung der in hydrotechnischer Hinsicht vorhandenen oder nur möglichen Schwierigkeiten genügen, um die Regierung von der Annahme jenes Gutachtens abzuhalten. Denn die demselben entgegenstehenden Bedenken stützten sich auf die Ereignisse des Jahres 1845 und die bedeutenden Opfer, welche mit den dagegen zu treffenden Vorkehrungen verbunden waren. Uebrigens würden, abgesehen von dem Kostenaufwande bei Berufung ausländischer Techniker und von der auch ohne Antrag der Regierung überlassenen Anhörung des Beirathes anderer Techniker, die Stände eine Verantwortlichkeit für die Folgen übernehmen, wenn die auf ständischen Antrag herbeigerufenen ausländischen Techniker sich für den Plan der Sächsisch-Schlesischen Techniker erklären sollten.

Die Kammer nahm den Antrag ihrer Deputation an und lehnte somit den Beschluß der zweiten Kammer ab.

2. Die zweite Kammer hatte die Voraussetzung ausgesprochen, daß die neue Eisenbahnbrücke über die Elbe nur gegen einen Zoll dem öffentlichen Mitgebrauche eingeräumt werden solle. Die Deputation der

ersten Kammer empfahl, hiermit gleichzeitig die Voraussetzung auszusprechen, daß dabei von der Erhebung eines Zolls für Fußgänger ganz abgesehen werden möge.

Der Staatsminister v. Zeschau bemerkte hierzu: Die Absicht der Regierung sei es Anfangs nicht gewesen, eine Brücke über die Elbe zu bauen. Da jedoch, selbst wenn eine Konzentration der Bahnhöfe nicht zu ermöglichen, eine Schienengeleise-Verbindung der verschiedenen Bahnen unumgänglich sei, und da die traurigen Erfahrungen des vorigen Jahres, wo die für den Verkehr so wichtige Kommunikation beider Stadttheile gehemmt gewesen, die Regierung von selbst auf die Nothwendigkeit eines solchen Brückenbaues hingeführt, so sei derselbe nachträglich beschlossen worden. Die projektirte Brücke werde auch dem höchsten Wasserstande zu widerstehen geeignet sein, indem besonders ihre Pfeiler so eingerichtet, daß sie dem Wasserdurchfluß hinreichenden Raum gewährten. Auch sei die Möglichkeit, diese Brücke für den öffentlichen Gebrauch mit benutzen zu können, durch deren Verbreiterung gewährt. Wenn es nun nicht unbillig, dafür von den Passanten einen Zoll zu erheben, so habe die Regierung dabei bisher wenigstens nur an Fuhrwerke aller Art, nicht aber an Fußgänger gedacht."

In Folge dieser Kammerverhandlungen enthielt der Königl. Landtagsabschied des Jahres 1845—46 in Bezug auf die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn Nachstehendes:

„Den Bau der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn, einschließlich der die Verbindung derselben mit der Leipzig-Dresdener und Sächsisch-Schlesischen Bahn vermittelnden Brücke über den Elbstrom, sind wir nunmehr gemeint, für Rechnung der Staatskasse fortsetzen und vollenden zu lassen, und haben uns zugleich in Beziehung auf das dabei eintretende, in der ständischen Schrift vom 12. d. M. zur Sprache gebrachte Ressortverhältniß zu bestimmen bewogen gefunden, daß der fragliche Bau, unbeschadet der ferneren Konkurrenz unsers Ministeriums des Innern, in den zu dessen eigenthümlichem Ressort gehörigen Punkten, unter Leitung und Verantwortlichkeit unsers Finanz-Ministeriums zu erfolgen habe. Wie wir ferner die Ansichten der getreuen Stände von der Räthlichkeit, den in Dresden ausmündenden Eisenbahnen die Möglichkeit einer Verbindung mit dem schiffbaren Strom in angemessener Weise zu gewähren, so wie auf eine Schienengeleise-Verbindung derselben unter sich Bedacht zu nehmen, vollständig theilen, nicht minder in der Konzentration sämmtlicher Bahnhöfe in Dresden an einem hierzu geeigneten und für die verschiedenen, dabei in Betracht kommenden Interessen und Verhältnisse möglichst vortheilhaft gelegenen Punkte, ungeachtet der dabei unleugbar hervortretenden erheblichen Schwierigkeiten und Bedenken, wenigstens eine Idee erkennen, die der weitern Verfolgung und Erwägung in mehrfacher Hinsicht werth erscheint; so werden wir anordnen, daß die verschiedenen hierher gehörigen, in der ständischen Schrift vom 12. d. M. aufgeführten Fragen einer allseitigen und gründlichen technischen Erörterung unterworfen, auch mit den bei der Ausführung betheiligten Eisenbahn-Gesellschaften wegen ihrer dabei erforderlichen Mitwirkung und des von ihnen zu übernehmenden

Kostenantheils Verhandlungen gepflogen werden, und behalten uns vor, über die Ergebnisse der neuesten Ständeversammlung Mittheilung zugehen zu lassen. Da es unserer eigenen Willensmeinung entspricht, daß bei Ausführung der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn und der damit in Verbindung stehenden Bauten mit möglichster Sorgfalt verfahren werde, wir uns aber wegen der inmittelst eingetretenen, gegen früher in wesentlichen Beziehungen veränderten Verhältnissen vorbehalten müssen, zu Deckung des dadurch unvermeidlich entstehenden Mehraufwandes der nächsten Ständeversammlung die erforderliche Mittheilung zu machen, so können die getreuen Stände sich jedoch im Uebrigen versichert halten, daß wir dabei den in dieser Beziehung gestellten Anträgen und geäußerten Voraussetzungen thunlichst zu entsprechen bemüht sein werden."

Die bereits vor Beginn dieser Kammerverhandlungen an der Bahn begonnenen Arbeiten wurden unter der Leitung der von der Regierung dazu ernannten Eisenbahnbau-Kommission, deren Vorsteher der Oberbaurath Major Kunze ist, so gefördert, daß nach Expropriation des größten Theils des Grundes und Bodens von Dresden bis Pötscha oberhalb Pirna auf den ersten drei Sektionen (52000 Ellen ungefähr 4 Meilen) bis Ende August 20400 Ellen Planie und 8900 Ellen Steinbettung, so wie von den 120 kleinern und größern Kunstbauten 40 fertig geworden und die nöthigen Vorarbeiten zur Elbbrücke so weit gediehen, daß noch im Jahre 1846 die theilweise Gründung der Landbogen erfolgen kann.

Bei dem Baue waren außer zwei technischen Oberbeamten 10 Sektions-Ingenieure und Assistenten, 41 Verwaltungs- und Aufsichtsbeamte, 1128 Akkordarbeiter, 216 Gewerke und Tagelöhner und 54 Pferde beschäftigt. Hieraus geht hervor, daß dieser so wichtige Bau bereits recht erfreulich vorgeschritten ist und daß die Hoffnung, die Bahn schon vor 1850, vielleicht Ende 1848 oder Anfang 1849, zu vollenden, sich wahrscheinlich verwirklichen wird, da auch Oesterreichischer Seits der Bau der auf jenseitigem Gebiete belegenen Bahnstrecke thätig gefördert wird.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

(Seite 1605.)

Nach dem von der Regierung angenommenen Plane beginnt die Bahn in Dresden rechts der Elbe von dem Leipziger Platze, wird mit der Sächsisch-Schlesischen und Leipzig-Dresdener Eisenbahn durch Schienengeleise verbunden und durch eine Brücke, unterhalb der jetzt bestehenden, über die Elbe geführt. Die Friedrichsbrücke über die Weiseritz wird mit einem 9 Ellen hohen Bogen überschritten, sodann die Bahn um die Stadt herum an der Wilsdruffer Vorstadt hin auf Viadukten und unter schiefen Brücken in den zwischen dem Dippoldiswalder und dem Dohnaischen Schlage hinter Moszinski's Garten gelegenen Hauptbahnhof geführt. Von dort aus überschreitet die Bahn, den großen Garten links lassend, die Dohnaische Straße, die Müglitz, läuft parallel mit der Pirnaischen Chaussee bis zur Welschen Marter vor Pirna, wo sie sich dem Elbstrome anschließt und denselben bis

zur Landesgrenze hinter Krippen nur an wenigen Stellen verläßt. Nach Pirna und Krippen kommen Bahnhöfe.

Die Bahnlinie ist 95672 Ellen oder ungefähr 7⅕ d. Meilen lang und berührt die Fluren nachstehender Ortschaften: Dresden, Strehlen, Reick, Groß-Dobritz, Nieder-Sedlitz, Groß-Luga, Sporbitz, Gommern, Mügeln, Heidenau, Kammergut Sedlitz, Pirna, Nieder-Vogelgesang, Ober-Vogelgesang, Pötzscha, Ober-Rathen, Hütten am Strand, Elbhäuser, Königstein mit Staatswald, Klein-Hennersdorf, Krippen, Reinhardtsdorf, Schönau.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 1605.)

Von der Regierung sind die Kosten für die Herstellung der Bahn incl. Elbbrücke auf 3,600000 Thlr., also pro Meile durchschnittlich auf 514285 Thlr., veranschlagt; jedoch dürfte damit schwerlich ausgereicht werden, indem wegen der in Dresden herzustellenden Einrichtungen sich noch gar nichts Bestimmtes sagen läßt.

d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältnisse.

Bei den günstigen Steigungs-Verhältnissen der Bahn ist fast der dritte Theil derselben horizontal. Fall und Steigung findet in der Regel im Verhältnisse von 1 : 1000 oder 2000 statt und nur in der unmittelbaren Nähe von Dresden haben auf sehr kurze Strecken stärkere Steigungen angenommen werden müssen, indem hier eine solche von 1 : 200 in der Länge von 1000 Ellen und bei der Brückenauffahrt eine solche von 1 : 75 anzunehmen gewesen ist.

Die Krümmungen der Bahn sind dem Lokomotivbetriebe nirgend hinderlich, indem deren Halbmesser, mit Ausnahme der Auffahrt am rechten Elbufer, woselbst solcher nur 600 Ellen beträgt, nicht unter 1000 Ellen herabgeht.

Die Planie der Bahn liegt durchgängig über dem höchsten Wasserstande des Jahres 1784, von dem Punkt an aber, wo dieselbe kurz vor Pirna die Chaussee überschreitet bis zur Landesgrenze, auch über der Hochfluth des Jahres 1845.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Das Planum der Bahn wird für zwei Geleise hergestellt und erhält die Krone desselben eine Breite von 25 Fuß.

Die Bahn zerfällt in folgende Sektionen: erste Sektion vom rechten Elbufer bis zur Friedrichsbrücke der Weiseritz 2040 Ellen; zweite Sektion von der Friedrichsbrücke bis zur Müglitz 26100 Ellen; dritte Sektion von der Müglitz bis Pötzscha 23900 Ellen; vierte Sektion von Pötzscha bis zum Rietzschgrunde 22500 Ellen; fünfte Sektion von Rietzschgrunde bis zur Landesgrenze 21132 Ellen.

Die erste Sektion umfaßt in der Hauptsache nur die Ueberbrückung des Elbstroms und die dahin führenden Dämme und Viadukte.

Die Fahrbahn der Brücke liegt 20 Ellen über dem Nullwasserstande der Elbe im Stromquerprofile der Brückenachse und ist, mit Einschluß des Bedarfs für den gewöhnlichen Verkehr der Wagen und Fußgänger, 30 Ellen breit. Die Brücke besteht aus zwölf 50 Ellen weit gespannten steinernen Jochen nebst einer Leinpfad-Ueberbrückung am rechten Ufer von 25 Ellen lichter Weite. Sieben jener Bogen überspannen die Normalbreite des Elbstroms, während die andern 5 Bogen auf dem linken Ufer in bogenförmiger Stellung, bei 900 Ellen Radius, dazu bestimmt sind, bei eintretender Hochfluth die hinreichende Fluthweite zu gewähren. Bei einem Wasserstande über 10 Ellen über 0 bieten diese Bogen einen Fluthraum von 22560 Quadratfuß. Außerdem schließt sich am linken Ufer an die Brücke eine, auf zehn Bogen zu 20 Ellen Spannbreite ruhende Appareille an, welche wiederum einen Fluthraum von 4720 Quadratfuß in sich fassen, so daß für den freien Abzug des Wassers der inundirten Vorfläche überhaupt ein Fluthraum von 27280 Quadratfuß geboten ist.

Die Verbindung der Elbbrücke mit der Leipzig-Dresdener und der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn ist zwar bei dem vorliegenden Projekte dergestalt angenommen, daß ein von den Bahnhöfen der beiden genannten Bahnen nach der Brücke zu fortzuführendes Schienengeleise sich nahe bei dem Leipzig-Dresdener Bahnhof in dem natürlichen Niveau des letztern vereinigt und so vereint sich nach der Brücke erhebt. Zu näherer Prüfung der Frage, ob es möglich sei, den Platz vor dem Leipziger Thore mittelst einer Bogenstellung zu überschreiten, sind jedoch zuförderst noch weitere Erörterungen und Vernehmungen mit den betheiligten Eisenbahn-Gesellschaften eingeleitet worden, von deren Ergebnissen es abhängen wird, welcher Modalität hierunter der Vorzug zu geben sein dürfte.

Die Appareillen für den gewöhnlichen Verkehr werden rechts der Elbe nach dem Palaisplatze, links nach der Ausmündung der Ostra-Allee geführt werden.

Die Friedrichsbrücke über die Weiseritz wird von der Eisenbahn mit einem Bogen von ungefähr 9 Ellen lichter Höhe überschritten.

Die zweite Sektion beginnt bei der Friedrichsbrücke mit einem, auf dem rechten Weiseritz-Ufer bis zur Gasbereitungs-Anstalt sich erstreckenden Viadukte von 44 Bogen zu 20 Ellen Weite und 20 bis 7 Ellen abnehmender Höhe, wobei die Stiftsstraße in einer, dem gewöhnlichen Wagenverkehre nicht hinderlichen Weise überbrückt wird. Von der Gasbereitungs-Anstalt an wendet sich die Bahn nach Südosten, überschreitet die Tharander Straße in gleichem Niveau und dem Papiermühlengraben, hiernächst den alten Plauenschen Weg ebenfalls im Niveau, wogegen die neue Plauensche und die neue Dippoldiswalder Chaussee mittelst schiefer Brücken von beziehentlich $15\frac{1}{2}$ Ellen Weite und 14 Ellen Höhe und 10 Ellen Weite und 11 Ellen Höhe über die Bahn geführt werden.

Nach Kreuzung der Dippoldiswalder Chaussee erreicht die Bahnlinie den Dresdener Bahnhof in einem Einschnitte von 2 Ellen und ist derselbe im Mittel auf 2½ Ellen aufzufüllen.

Jenseit des Bahnhofes überschreitet die Bahn, den großen Garten links lassend, die Dohnaische Straße, die Kaitzbach, den Kotzschgraben, den Prolisser Landgraben, die Lockwitzbach und die Müglitz, letztere mittelst einer Brücke von 4 Bogen zu 18 Ellen Weite und 6¼ Ellen Höhe.

Die Erhöhungen der Bahn sind ebenso wie die Einschnitte nur unbedeutend.

Auf der dritten Sektion nähert sich die Bahnlinie der Pirnaischen Chaussee und läuft mit solcher in ziemlich paralleler Richtung bis nahe vor Pirna, wo sie dieselbe bei der Welschen Marter in gleichem Niveau überschreitet und sich dem Elbstrom anschließt, den sie von hier an nur an wenigen Stellen und nur mit ganz geringem Zwischenraume wieder verläßt, um sich nach den Hängen des engen Elbthals zu erheben.

An Kunstbauten finden sich auf dieser Sektion die Brücken über die Gottleubabach und deren Mühlgraben, den Mühlweg und den Weg vom Pirnaischen Elbthore nach der Elbe; hiernächst die Ueberbrückung der Ausschiffungs- und Niederlagsplätze bei Pirna, mittelst zwölf dem Terrain entsprechend vertheilter Bogen von 12 bis 16 Ellen und sechs dergleichen von 6 bis 8 Ellen Weite, endlich die Brücken über den Fechelsgraben, die Struppenbach und den Laugengraben.

Der Bahnhof Pirna kommt in die unterhalb der Stadt befindlichen Gärten zu liegen und ist größtentheils, und zwar in größter Höhe bis zu 5½ Ellen auszufüllen.

Die vierte Sektion enthält an Kunstbauten die Ueberbrückung der Königsteiner Niederlags- und Ausschiffungsplätze, so wie Brücken über die Biela, den Floßgraben und den Hirschenflössel.

Außerdem werden sich auf dieser Sektion noch einige besondere Vorkehrungen nöthig machen, welche in strategischer Hinsicht durch die Nähe der Festung Königstein, deren Bereich die Bahn hier durchläuft, geboten werden.

Die fünfte Sektion, mit dem Bahnhofe bei Krippen, bedarf an Kunstbauten nur einer Ueberbrückung des Krippener Wassers und des dortigen Mühlgrabens, und schließt sich an der Landesgrenze mittelst einer die Grenzbach überschreitenden Brücke unmittelbar an die Oesterreichische Bahnstrecke an.

5. Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.
(Erzgebirgische.)

a. Geschichte derselben.
(Seite 1606.)

Das in der General-Versammlung, wie Seite 1621 angeführt, berathene Gesellschaftsstatut erhielt unterm 1. Juli 1845 durch nachstehendes Dekret die Allerhöchste Bestätigung:

Wir, Friedrich August, von Gottes Gnaden König von Sachsen 2c. 2c. 2c. thun hiermit kund und zu wissen, daß Wir, nachdem sich zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa zur Verbindung mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn eine Aktiengesellschaft gebildet hat, derselben auf Grund der Bestimmung im §. 1 unter 1 des Gesetzes vom 10. August 1837 (Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 74) zu dem gedachten Unternehmen unter den aus der Anlage ersichtlichen Bedingungen Konzession ertheilt, auch die entworfenen Statuten, nach vorgängiger Prüfung durch Unsere Ministerien der Justiz und des Innern, in dem Maaße, wie solches die fernere Anfuge besagt, bestätigt haben.

Wir finden Uns jedoch bewogen, hierbei zu bestimmen, daß die im §. 4 der Konzessions-Bedingungen dem Staate vorbehaltene Betheiligung mit dem vierten Theile des Anlagekapitals, so wie die damit zusammenhängende Festsetzung im §. 20 d der Konzessionspunkte in dem Falle als erledigt und sowohl auf Seiten des Staats als der Gesellschaft als unverbindlich zu betrachten sei, das vom Staate übernommene Actienquantum aber, gegen Zurückgewährung der darauf bereits geleisteten Einschüsse, an die Gesellschaft zur freien Disposition zurückzufallen habe, wenn Unsere Ministerien der Finanzen und des Innern die Absicht der Staatsregierung, von der fraglichen Betheiligung wiederum zurückzutreten, dem Gesellschafts-Direktorium bis zum 1. April 1846 erklärt haben sollten.

Wir wollen, daß dem Inhalte sowohl der Konzessions-Bedingungen als der Statuten von Jedermann, den es angeht, auf das Genaueste Folge gegeben werde und haben zu dessen Beurkundung gegenwärtiges

Konzessions- und Bestätigungsdekret

unter eigenhändiger Vollziehung ertheilt, auch demselben Unser Königliches Siegel beifügen lassen.

So gegeben zu Dresden, den 1. Juli 1845.

Friedrich August.

(L. S.) Julius Traugott Jakob v. Koenneritz.
Johann Paul v. Falkenstein.

Konzessions-Bedingungen
für die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn-Gesellschaft.

§. 1.

Der unter dem Namen der „Erzgebirgischen Eisenbahn-Gesellschaft" im Jahre 1836 zu Chemnitz gebildeten Aktien-Gesellschaft, welche die Benennung: „Chemnitz-Riesaer Eisenbahn-Gesellschaft" annimmt, wird zum Baue und zum Betriebe einer Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa, zur Verbindung mit der Leipzig-

Dresdener Eisenbahn, unter nachfolgenden Bedingungen und näheren Bestimmungen Konzession ertheilt.

§. 2.

Die Konzession begründet für die genannte Aktien-Gesellschaft ein ausschließendes Recht dergestalt, daß derselben gegen alle gleichartige, die Verbindung der nämlichen Endpunkte auf direktem Wege bezweckende Unternehmungen ein Verbietungsrecht zusteht, unbeschadet jedoch des Rechts der Staatsregierung, in Zukunft nach Befinden ähnliche, auf Beschleunigung des Transports von Personen und Sachen berechnete Unternehmungen, welche keine Eisenbahnen sind, ohne Unterschied des Trakts zu konzessioniren.

§. 3.

Das Anlagekapital für die §. 1 gedachte Eisenbahn wird vorläufig auf vier Millionen Thaler festgestellt, die sich unter 40000 Aktien à 100 Thaler — vertheilen.

Zu jeder Erhöhung dieses Anlagekapitals, sie geschehe durch Ausgabe neuer Aktien oder durch Aufnahme eines Anlehns, ist Genehmigung der Staatsregierung erforderlich.

§. 4.

Das §. 3 bestimmte Anlagekapital wird zum vierten Theile mit 10000 Aktien vom Staate übernommen.

1. 5.

Der Staat hat rücksichtlich seines Antheils am Aktienkapitale, §. 4, mit den übrigen Aktionärs gleiche Rechte auszuüben und gleiche Verbindlichkeiten zu erfüllen, insoweit nicht unten, §. 20, etwas anderes ausdrücklich festgesetzt ist.

§. 6.

Der zur statutenmäßigen Verzinsung der während der Bauzeit auf die Aktien zu leistenden Einzahlungen zu 4 Prozent erforderliche Bedarf ist, insoweit er nicht nach theilweiser Eröffnung der Bahn aus den etwaigen Rein-Erträgen der Streckenfahrten bestritten werden kann, aus dem Anlagekapitale (§. 3) vorschußweise zu entnehmen, der Gesammtbetrag dieser Entnehmungen aber künftig nach vollendetem Bahnbaue zum Anlagekapital hinzuzuschlagen und, soweit nöthig, entweder durch Kreirung neuer Aktien oder auf sonstige geeignete Weise zu decken.

§. 7.

Die Eisenbahn-Gesellschaft ist, der Regierung gegenüber, verpflichtet, die Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa in der aus dem vorzulegenden und zu genehmigenden Bauplane sich ergebenden Richtung vollständig auszuführen und binnen vier Jahren von Publikation der Verordnung, durch welche das Expropriationsgesetz für dieselbe in Wirksamkeit gesetzt werden wird, dergestalt zu vollenden, daß sie ihrer ganzen Ausdehnung nach in Betrieb gesetzt werden kann.

Der Plan für die Vertheilung des Baues auf die einzelnen Baujahre wird, auf Vorschlag des Gesellschafts-Direktoriums, von der Regierung festgestellt.

Die Ausführung des Baues und der künftige Betrieb erfolgt unter der Leitung des Direktoriums durch die von demselben anzustellenden Techniker, aber unter der technischen Oberaufsicht und Kontrole der Staatsregierung. Der Ober-Ingenieur der Bahn, nicht minder der nach Vollendung des Baues als Betriebs-Dirigent anzustellende Techniker sind der letzteren zur Bestätigung zu präsentiren.

§. 8.

Die Spurweite auf der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa hat, wie auf den übrigen Sächsischen Eisenbahnen, 4 Fuß 8½ Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen zu betragen.

Der Bahnkörper ist durchgängig in der für ein Doppelgeleise erforderlichen Kronenbreite von mindestens 14 Dresdener Ellen herzustellen, die Gesellschaft aber verpflichtet, mit der Legung des zweiten Schienengeleises, insoweit nicht einzelne Bahnstrecken gleich Anfangs damit zu versehen sind, in dem Verhältnisse vorzuschreiten, in welchem die Bedürfnisse des zunehmenden Verkehrs nach dem Ermessen der Regierung solches erheischen.

Die Steigungs-Verhältnisse und Krümmungs-Halbmesser der Bahnlinie;
die Wahl des Systems für den Oberbau und der bewegenden Kraft (Lokomotive);
die Veranstaltungen für die Kreuzung der Bahn mit den öffentlichen Straßen;
die Wahl der Stationsorte und Anhaltepunkte;
die Anlage und Einrichtung der Bahnhöfe;
die Projektirung der wichtigeren Hoch- und Kunstbauten überhaupt
unterliegen der speziellen Genehmigung der Staatsregierung.

§. 9.

Die Gesellschaft, als Eigenthümerin der Bahn, ist ausschließlich berechtigt, dieselbe zur Transport-Beförderung zu benutzen, dagegen aber verpflichtet, den Betrieb auf selbiger, sowohl was den Personen- als was den Waaren-Transport anlangt, auf eine dem jeweiligen Bedürfnisse des Verkehrs entsprechende Weise einzurichten und im Gange zu erhalten. In dieser Hinsicht liegt ihr namentlich ob:

a. Die Eisenbahn stets in gutem und fahrbarem Stande zu erhalten und tüchtige, dem Bedürfnisse des Verkehrs angemessene und die Sicherheit der Reisenden nicht gefährdende Beförderungsmittel für den Transport von Personen, Waaren und Thieren in hinlänglicher Anzahl zu stetem Gebrauche bereit zu halten, so wie auch die Beförderung selbst ohne persönliche Begünstigung nach Maaßgabe der Zeit- und Reihenfolge der Anmeldung und Aufgabe zu besorgen;

b. den Betrieb auf der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa in die nöthige Uebereinstimmung mit dem Betriebe auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn zu bringen;

c. dann, wenn durch Beschädigungen oder Unfälle und Naturereignisse die Bahnverbindung eine Unterbrechung erleidet, für schleunigste Wiederherstellung und Eröffnung dieser Verbindung Sorge zu tragen, auch die bereits zum Transport übernommenen Personen und Güter ohne Erhöhung ihrer Tarifsätze unverzüglich an die bedungenen Bestimmungsorte mit anderen als ihren eigenthümlichen Transportmitteln befördern zu lassen.

Zu Erfüllung dieser Obliegenheiten kann die Gesellschaft Seitens der Aufsichts-Behörde durch nach Befinden mit Straf-Auflagen zu verbindende Anordnungen angehalten werden. Bleiben auch diese fruchtlos, so hat sie sich zu gewärtigen, daß ihr die Verwaltung des Bahnbetriebs werde entzogen und der letztere für ihre Rechnung auf bestimmte oder unbestimmte Zeit unter Sequestration werde gestellt werden.

§. 10.

In Betreff des Verhältnisses des Chemnitz-Riesaer Eisenbahn-Unternehmens zur Post, insbesondere der Entschädigung, welche der letztern von der Gesellschaft für die zu deren Gunsten erfolgende Verzichtleistung auf das Vorrecht der der Post ausschließlich zustehenden regelmäßigen Personenbeförderung für die ganze Länge des §. 1 gedachten Eisenbahntrakts zu gewähren ist, so wie über die der Post-

anstalt gegenüber von der Gesellschaft sonst zu übernehmenden Verbindlichkeiten sind unter **A.** die näheren Festsetzungen enthalten. Die Gesellschaft hat sich daher diesen Bedingungen, welche als integrirender Bestandtheil gegenwärtiger Konzessions-Urkunde anzusehen sind, zu unterwerfen und durch das Gesellschafts-Direktorium denselben pünktlich Folge leisten zu lassen.

§. 11.

Um von der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa auch für die Zwecke der Militär-Verwaltung den durch das öffentliche Interesse gebotenen ungehinderten Gebrauch machen zu können, wird in dieser Hinsicht Folgendes festgesetzt:

1. Die Gesellschaft ist verpflichtet:
   a. Militärpersonen und Militäreffekten, welche der Eisenbahn auf Anordnung der oberen Militärbehörden, mit Einschluß der Regiments-Kommandanten und der Kommandanten anderer selbstständiger Truppen-Abtheilungen, zum Transport überwiesen werden, stets vorzugsweise vor andern Reisenden und Transport-Gegenständen, mit alleiniger Ausnahme der für Rechnung der betheiligten Postanstalten zu bewirkenden Sendungen, anzunehmen und mittelst der gewöhnlichen Wagenzüge zu befördern, nur müssen dieselben zwei Stunden vor der Abfahrtszeit angemeldet werden;
   b. zu Fortschaffung größerer Truppen-Abtheilungen, für welche die gewöhnlichen Wagenzüge nicht zureichen, Extrazüge zur Disposition der Militär-Verwaltung zu stellen, soweit die disponibeln Transportmittel ohne Störung des regelmäßigen Bahnbetriebs es gestatten.

   Offiziere und ihnen gleich zu achtende Militärpersonen werden in beiden Fällen in den höheren, Unteroffiziere und Soldaten in den unteren Wagenklassen untergebracht.
2. Das Fahrgeld wird in dem Falle unter 1 a bei Personen-Transporten nach Verhältniß von höchstens ⅔ des für die betreffende Wagenklasse bestehenden Satzes bezahlt; dagegen erfolgt bei Transporten von Militäreffekten, einschließlich der Fuhrwerke und Geschütze, die Vergütung nach dem für Produktenfracht festgesetzten Tariffatze in allen den Fällen, wenn die zu transportirenden Gegenstände nicht selbst Produkte sind. Bei letzteren tritt eine Ermäßigung von 25 Prozent ein.

   Die auf Requisition der Militärbehörde gestellten Extrazüge werden nach der Zahl der benöthigten Wagen in der Art vergütet, daß für jeden Wagen, gleichviel ob Personen oder Effekten zu transportiren sind, der Tariffatz für 80 Zentner Produktenfracht nach Verhältniß der zurückgelegten Meilenzahl entrichtet wird. Wagen erster und zweiter Klasse können zu dergleichen Extrazügen nur dann verlangt werden, wenn mit den Truppen Offiziere zu transportiren sind.
3. Wenn in Folge von Bundesbeschlüssen oder anderer außerordentlicher Umstände eintretende militärische Dispositionen und Truppenbewegungen eine ausgedehntere militärische Benutzung der Eisenbahn erheischen, so behält sich die Regierung vor, den Gebrauch der Bahn zu andern, als zu Militärzwecken zu Gunsten der eignen, so wie fremder, zum deutschen Bundesheere gehöriger Armee-Abtheilungen soweit zu beschränken, als es ihr zu ungestörter Förderung der Militär-Transporte nöthig erscheint. Die Vergütung erfolgt auch in diesen Fällen nach den unter 2 bestimmten Grundsätzen. Müssen jedoch in Folge jener Maaßregeln andere Transporte ganz aufhören,

oder muß deren Zahl so weit vermindert werden, daß nur die Hälfte oder noch eine kleinere Zahl der gewöhnlichen Fahrten Statt finden kann, so tritt für Militärpersonen und die Militärtransporte der volle, nach dem ordentlichen Bahntarife zu bemessende Fahrpreis ein.

§. 12.

Der Bahntarif und der Fahrplan, so wie jede Abänderung derselben unterliegen der Genehmigung der Staatsregierung.

§. 13.

Die Obliegenheiten der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn-Gesellschaft bezüglich der Handhabung der Bahnpolizei und der Ausübung des Aufsichtsrechts der Regierung über die Eisenbahn und deren Betrieb in technischer Hinsicht sind nach den deshalb bestehenden oder noch zu erlassenden allgemeinen und speziellen Verwaltungsnormen zu beurtheilen, denen die Gesellschaft sich zu unterwerfen hat.

§. 14.

Denjenigen Anordnungen und Einrichtungen, welche in Hinsicht auf die polizeiliche Beaufsichtigung des Reise- und Transportverkehrs auf der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa von der Regierung getroffen werden dürften, ist von der Gesellschaft unbedingt Folge zu leisten. Namentlich ist sie verpflichtet, auf allen Bahnhöfen, wo es für erforderlich erachtet wird, eine geeignete Lokalität zum Polizeibureau anzuweisen, nicht minder alle, für jenen Dienst bestimmte Polizeibeamten, welche die Züge regelmäßig begleiten, oder in besonderen Aufträgen die Bahn bereisen, so wie alle Gensdarmen in Dienstkleidung unentgeltlich zu befördern.

§. 15.

Der durch die Aufstellung von Hülfsgensdarmen zur polizeilichen Beaufsichtigung der Eisenbahnarbeiter während der Bauzeit entstehende außerordentliche Aufwand ist von der Gesellschaft zu ersetzen.

§. 16.

Die Gesellschaft ist verbunden, den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen an ihre Bahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung oder in einer Seitenverbindung bestehen, geschehen zu lassen, und für den Fall eines solchen die durch die Herstellung eines geregelten und zusammenhängenden Verkehrs von einer Bahnlinie auf die andere bedingten Anstalten und Betriebs-Einrichtungen zu treffen.

Kommt hierüber unter den betheiligten Bahnverwaltungen eine gütliche Vereinigung nicht zu Stande, so fällt die Regulirung des Verhältnisses der Entscheidung der Regierung anheim.

§. 17.

Wenn in Folge des Baues der Eisenbahn zum Zwecke der Verbindung der Bahnhöfe und Anhaltepunkte mit den nächstgelegenen Orten oder Straßen die Anlegung neuer oder der Umbau und die grundhaftere Herstellung schon vorhandener Wege und Straßen nach straßenpolizeilichem Ermessen sich nöthig macht, so fällt der durch diese Veranstaltungen entstehende Bau- und Unterhaltungs-Aufwand der Eisenbahn-Gesellschaft zur Last, insoweit nicht nach Beschaffenheit der Umstände eine Mitleidenheit der betreffenden Flurgemeinde oder sonstiger Baupflichtiger einzutreten hat, worüber die Entscheidung der Regierung zusteht.

§. 18.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, so wie für etwaige, durch außerordentliche Ereignisse bedingte, zeitweilige Unterbrechungen des

Bahnbetriebs kann die Gesellschaft vom Staate einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen; es wäre denn, daß eintretenden Falls den durch Krieg beschädigten Staatsangehörigen überhaupt durch ein Landesgesetz oder durch Staatsverträge ein Schadenanspruch zugestanden würde.

§. 19.

Die Gesellschaft, als Inhaberin eines gewerblichen Unternehmens, ist der Gewerbesteuer in Gemäßheit des Gewerbesteuergesetzes unterworfen. Sie soll jedoch während der vier Baujahre, so wie während fernerer drei Jahre nach Ablauf derselben eine Befreiung davon zu genießen haben.

§. 20.

Die innere Organisation des Aktienvereins ist Sache des gleichzeitig zur Bestätigung gelangenden Gesellschaftsstatuts. Es sind jedoch für letzteres, insbesondere was die Stellung der Regierung als Theilhaberin am Aktien-Unternehmen anlangt, folgende Bestimmungen als maaßgebend zu betrachten:

a. Das Gesellschafts-Direktorium, welches aus drei bis fünf Mitgliedern besteht, hat seinen Sitz in Chemnitz.

b. Die Staatsregierung ernennt, unabhängig von der Gesellschaft, ein Mitglied des Direktoriums.

c. Als Organ für die Beziehungen der Staatsregierung zur Aktien-Gesellschaft wird ein Regierungs-Kommissar bestellt. Derselbe hat nächst seiner statutenmäßigen Stellung, dem Gesellschafts-Ausschusse und der General-Versammlung gegenüber, insbesondere auch das Recht, von den Verhandlungen des Direktoriums fortwährende Kenntniß zu nehmen und die Ausführung solcher Beschlüsse, gegen die ihm im Interesse der Staatsregierung oder des Unternehmens überhaupt erhebliche Bedenken beigehen, bis auf Einholung höherer Entschließung durch seinen Einspruch zu verhindern.

d. Der Staat übt das wegen seines Antheils am Aktienkapitale (§. 4) in den General-Versammlungen ihm zukommende Stimmrecht durch einen besondern Bevollmächtigten aus, welchem in jeder General-Versammlung eine dem vierten Theile der von den gegenwärtigen Aktionärs geführten Stimmenzahl gleiche Zahl an Stimmen zusteht, so daß er jederzeit ein Fünftheil sämmtlicher Stimmen in der General-Versammlung vertritt.

Sollte sich aber die Regierung eines Theils der von ihr ursprünglich übernommenen Aktienquote entäußert haben, so ändert sich obiges Verhältniß dahin, daß ihr Bevollmächtigter für jedes volle Tausend der zu dem Zeitpunkte der General-Versammlung dem Staate zugehörigen Aktien zu fünf und zwanzig Stimmen berechtigt ist, dergestalt jedoch, daß auch in diesem Falle die Gesammtzahl der von dem Bevollmächtigten des Staats zu führenden Stimmen das festgesetzte Quotalverhältniß eines Fünftheils der sämmtlichen in der General-Versammlung vertretenen Stimmen nicht überschreiten darf.

Die Legitimation des Bevollmächtigten wird durch ein vom Finanz-Ministerium ausgestelltes Attest über die Zahl der im Besitze und der Verwahrung der Hauptstaatskasse befindlichen Aktien der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa bewirkt.

e. Von dem nach Gewährung einer Dividende von 4 Prozent für das gesammte Aktienkapital sich ergebenden Rein-Ertrage ist die Hälfte, bis zum Betrage eines halben Prozents, zu Ansammlung eines Reservefonds zurückzulegen. Dieser Betrag kann durch Beschluß des Direktoriums und Gesellschafts-

Ausschusses, mit Zustimmung der Regierung, bis auf 1 Prozent erhöht werden. Der Bestand des Reservefonds soll sich jedoch nicht höher als 5 Prozent des Anlagekapitals (§. 3) belaufen.

f. Zweifel, welche sich über die Auslegung einzelner Bestimmungen des Statuts ergeben, gehören in letzter Instanz zur Entscheidung der Regierung.

§. 21.

Die Regierung behält sich das Recht vor, das Eigenthum der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa nebst Zubehör mittelst Kaufs für den Staat zu erwerben.

Die Ausübung dieses Ankaufsrechts unterliegt folgenden näheren Bestimmungen:

a. dasselbe kann, insofern nicht die Bahn schon früher im Wege freier Vereinigung in den alleinigen Besitz des Staats übergegangen sein sollte, nicht vor Ablauf des 25sten Betriebsjahres nach Eröffnung der ganzen Bahnlinie, der Gesellschaft gegenüber, geltend gemacht werden;

b. Bei Bestimmung der den Aktionärs zu gewährenden Entschädigung wird der denselben im Durchschnitte der letzten 10 Jahre vor Realisirung des Kaufgeschäfts wirklich zu Gute gekommene Dividendengenuß in nachstehender Weise als Maaßstab zu Grunde gelegt:

  aa. zum Behuf dieser Berechnung ist zuvörderst der höchste und der niedrigste der in dem 10jährigen Zeitraume auf die einzelnen Aktien ausgefallenen Jahres-Erträge auszuscheiden und die Summen der übrigen, mit 8 getheilt, als Durchschnitts-Dividende zu betrachten;

  bb. hat hiernach die letztere 4 Prozent oder weniger betragen, so erhalten die Aktionärs den Nennwerth der Aktien voll vergütet;

  cc. stellt sich die durchschnittliche Dividende über 4 Prozent, so sind die Aktionärs für diesen Mehrbetrag überdies noch entweder durch Fortgewährung einer entsprechenden Rente, oder durch Kapitalisirung derselben zum 25fachen Betrage besonders zu entschädigen;

c. es beruht in der Wahl der Regierung, ob sie den Ankauf der Bahn auf einmal bewirken, oder auch nach und nach mittelst successiver Ausloosung der Aktien in den von ihr beliebig zu bestimmenden Fristen und Raten realisiren wolle. Letztern Falls gilt von den, bei jedem Termine zur Verloosung gelangenden Aktien und der Entschädigung ihrer Inhaber nach dem Verhältnisse der denselben in den diesem Zeitpunkte vorangegangenen 10 Jahren zugeflossenen Dividendenbezüge analog das Nämliche, was vorstehend unter **b** bestimmt worden ist;

d. die Regierung wird von dem von ihr beschlossenen Ankaufe der Bahn dem Gesellschafts-Direktorium 6 Monate zuvor amtliche Mittheilung machen, nicht minder in dem Falle unter **c** jeden Ausloosungs-Termin und die Zahl der jedesmal zur Ausloosung bestimmten Aktien demselben 3 Monate zuvor zur weitern Bekanntmachung ankündigen;

e. mit dem Eigenthume der Bahn selbst gehen auch sämmtliche Zubehörungen derselben an Gebäuden, Grundstücken u. s. w., die Betriebsmittel und Materialvorräthe, nicht minder der etwa vorhandene baare Betriebs- und Reservefonds, so wie überhaupt alle Aktiven der Gesellschaft, nichts davon ausgenommen, an den Staat über, welcher hinwiederum auch die sämmtlichen Passiven der Gesellschaft zur alleinigen Vertretung zu übernehmen hat.

A.

Festsetzung des Verhältnisses des Chemnitz-Riesaer Eisenbahn-Unternehmens zur Post betreffend.

1.

Der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn-Gesellschaft wird, unter Enthebung derselben von dem gesetzlichen Verbote der, der Postanstalt ausschließlich zustehenden regelmäßigen Personenbeförderung, diese letztere auf der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa gestattet.

2.

Für den hierdurch entstehenden Ausfall in den Einkünften des Postregals und zu Verhütung des durch die erforderliche Verbindung mit den Bahnhöfen entstehenden Aufwandes, jedoch nach Abzug der dagegen der Postkasse erspart werdenden Transportkosten, entrichtet die Eisenbahn-Gesellschaft für jede Postmeile der betroffenen bisherigen Postroute in den ersten drei Jahren nach Eröffnung der Bahn jährlich

Sechshundert und Funfzig Thaler,

von da ab und dafern die Dividende des gesammten Anlagekapitals mindestens $4\frac{1}{2}$ Prozent jährlich erreicht,

Siebenhundert und Achtzig Thaler,

so wie wenn jene Dividende bis auf 5 Prozent jährlich und höher ansteigt,

Eintausend Thaler

in vierteljährigen Raten an die Hauptpostkasse.

Während der streckenweisen Befahrung der Bahn wird diese Entschädigung nur insofern gewährt, als solche mindestens von einem Poststationsorte zum andern Statt findet.

3.

Die nothwendige Entschädigung der Stations-Inhaber auf der betreffenden Route übernimmt die Postadministration. Die Gesellschaft entrichtet an letztere dafür ein für allemal bei Eröffnung der Eisenbahn in ihrer vollen Ausdehnung die Aversionalsumme von

Viertausend Thalern.

4.

Die Gesellschaft übernimmt alle Gegenstände der Reit- so wie der Eilpost bis zu und mit dem Gewichte von $\frac{1}{2}$ Pfund und die von der Postanstalt debitirten Zeitungen und Zeitschriften zum unentgeltlichen Transporte auf der Bahn.

5.

Es bewendet bei dem gesetzlich bestehenden ausschließlichen Vorrechte der Postanstalt, Briefe, Packete und Geldsendungen bis zu und mit zwanzig Pfund zu befördern. Die Verwaltung der Eisenbahn wird sich daher nicht nur der Annahme solcher Sendungen, sondern auch aller und jeder, den gesetzlichen Strafen ohnehin unterliegenden Konnivenz, in Betreff von Kontraventionen enthalten, welche etwa

Seitens der von ihr hierunter zu vertretenden Untergebenen oder von den Mitreisenden und den Absendern versucht werden könnten.

Die Postanstalt wird dagegen die Korrespondenz der Eisenbahn-Gesellschaft, so weit solche die Bahnverwaltung betrifft, mit dem Siegel der Gesellschaft bedruckt ist und der Gegenstand der Sendung das Gewicht von ½ Pfund nicht übersteigt, bis zu den betreffenden Bahnstationen portofrei befördern und ausliefern.

6.

Die Postadministration ist befugt, von der Eisenbahn, nach ihrer Vollendung und nach Befinden schon bei Streckenfahrten, auch für ihre Fahrpostsendungen bei jedem Zuge Gebrauch zu machen.

7.

Für die Fahrpostsendungen (mit Ausschluß der No. 4 benannten, unentgeltlich zu befördernden Gegenstände) wird der Eisenbahn-Gesellschaft nach dem Gesammtgewichte dieser Sendungen bei jedem Stationspunkte und bei jedem Zuge der jedesmalige für die verladenen Waaren bestimmte Fahrpreis, jedoch in Berücksichtigung der nöthigen Herabsetzung des Postporto's auf der durch die Eisenbahn betroffenen Tour, mit einer Ermäßigung von Fünf und Zwanzig Prozent, von der Postverwaltung bezahlt und soll hierüber vierteljährige Abrechnung gepflogen werden.

8.

Die Eisenbahn-Gesellschaft wird täglich mindestens bei einer ihrer Fahrten einen weitern, als den zum Betriebe des Dienstes unerläßlichen Aufenthalt nicht gestatten.

Die Bestimmung der Abfahrtsstunden auf den Endpunkten, so wie der Anhaltepunkte unterwegs, hat nur im Einverständnisse der Postadministration zu erfolgen, welche jedoch solche Veranstaltungen treffen wird, daß ein wesentlicher Aufenthalt auf den Unterwegsstationen nicht eintrete.

9.

Die Eisenbahn-Gesellschaft wird die Postsendungen bei jeder Fahrt, mittelst besonderer, von ihr zu haltender und den Bedürfnissen der Post gemäß eingerichteter, mit der Bezeichnung: „Königliche Post" versehener Wagen befördern.

Für die in dem Postwagen nicht ganz unterzubringenden Poststücke hat die Gesellschaft einen andern, mit verschließbaren Packräumen versehenen Wagen bereit zu halten.

Nächstdem hat die Gesellschaft die in Dienst-Angelegenheiten reisenden Postbeamten, insbesondere auch die die Posten begleitenden Schaffner unentgeltlich zu befördern.

10.

Zur Erleichterung und Sicherstellung des Postverkehrs auf der Eisenbahn wird die Gesellschaft auf allen Bahnhöfen und Anhaltepunkten für die nöthigen und passenden Lokalitäten zu einstweiliger Unterbringung der abgehenden oder ankommenden Poststücke sorgen, so wie die erforderlichen Räume zu Unterstellung der anfahrenden Postwagen und Postpferde gewähren.

Für die an den Bahnhöfen und auf den Anhaltepunkten der Eisenbahn, Behufs der Einlegung unfrankirter Briefe, anzulegenden Briefkasten, wird die Gesellschaft die geeigneten, leicht zugänglichen Plätze der Postverwaltung anweisen.

11.

Hinsichtlich der Vertretung der auf der Eisenbahn beförderten Poststücke übernimmt, der Postadministration gegenüber, die Gesellschaft, namentlich auch in Bezug auf die gehörige Beschaffenheit der von ihr zu stellenden Wagen, so wie anlangend die Handlungen und Unterlassungen ihres Dienstpersonals, dieselbe Verbindlichkeit, welcher in dieser Beziehung die Posthalter unterliegen.

12.

Die Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt, nach Maaßgabe des Konzessionsdekrets, für den Fall einer Unterbrechung der Eisenbahnfahrten, die Verpflichtung zur schleunigen und ungestörten Fortschaffung der von der Post übernommenen Gegenstände und der unter 9 gedachten Postbeamten; die Gesellschaft ist jedoch zugleich gehalten, von der eingetretenen Unterbrechung sofort die Postadministration in Kenntniß zu setzen, deren Ermessen es anheimgestellt bleibt, ob sie, bei länger andauernden Unterbrechungen der Eisenbahnfahrten, selbst für den ungestörten Fortgang der Postverbindung sorgen, oder die Herstellung und Unterhaltung des diesfallsigen Transports der Eisenbahn-Gesellschaft überlassen will.

Die dadurch entstehenden Kosten hat für jeden Fall die Gesellschaft zu tragen.

Da wegen der erforderlichen Zustimmung der Stände das Allerhöchste Konzessions- und Bestimmungsdekret die ausdrückliche Bestimmung enthielt: daß die dem Staate vorbehaltene Betheiligung mit dem vierten Theile des Anlagekapitals zurückgenommen werden könne, wenn die Ministerien der Finanzen und des Innern die Absicht der Staatsregierung, von der fraglichen Betheiligung wiederum zurückzutreten, dem Gesellschafts-Direktorium bis zum 1. April 1846 erklärt haben sollten, so wurde, um die erwähnte Genehmigung der Ständeversammlung des Jahres 18$\frac{45}{46}$ zu dieser Betheiligung zu erhalten, von der Regierung bei derselben der Antrag gestellt:

> „Ob dieselbe der von der Regierung beschlossenen Uebernahme des vierten Theiles des auf vier Millionen Thaler festgestellten Anlagekapitals der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn auf die Staatskasse in Aktien der genannten Eisenbahn nachträglich ihre Zustimmung ertheile?"

In einem ausführlichen Berichte, welchen die von der zweiten Kammer in Bezug auf die Eisenbahnen ernannte Deputation erstattete, wurden die Gründe, welche für eine Staatsbetheiligung sprachen, auseinander gesetzt und am Schlusse desselben für eine Bejahung des gestellten Antrages gesprochen, indem die Deputation einerseits eine große Härte und einen bedeutenden Verlust für die Kompagnie in der Zurückstellung der hier in Frage kommenden Aktien erkannte, andererseits der Ansicht war, daß deren Beibehaltung für den Staat wünschenswerth, nützlich und unbedenklich wäre.

Der Deputationsantrag wurde hierauf von der zweiten Kammer gegen 3 Stimmen und später von der ersten Kammer gegen 7 Stimmen angenommen. Durch den Landtagsabschied erhielt derselbe vom Könige die Bestätigung.

Wir gehen jetzt zur Darstellung des Fortschreitens des Bahnbaues über.

Schon früher, als die Allerhöchste Konzession für das Unternehmen eingegangen war, waren die Vorarbeiten so weit beendigt, daß durch Verordnung des Ministeriums des Innern vom 29. April 1845 zunächst die Richtungslinie auf der Abtheilung von Riesa bis Stauchitz und später von Chemnitz bis Ottendorf festgestellt wurde, und in Folge davon die zum Bau der Bahn erforderlichen Grundstücke erworben werden konnten. Auf der weitern Linie wurden die Vorarbeiten so thätig betrieben, daß dieselben bis Oktober 1845 beendigt waren und die Linie in ihrer ganzen Ausdehnung festgestellt und vom Ministerium des Innern genehmigt werden konnte.

Die Erdarbeiten wurden am 9. Mai 1845 auf der ersten, am 11. Mai desselben Jahres auf der dritten und am 15. November 1845 auf der zweiten Sektion in Angriff genommen. Nur einzelne Strecken, auf der ersten Sektion 3. Abtheilung und auf der zweiten Sektion 4. Abtheilung, für deren gleichzeitige Vollendung mit den übrigen Theilen der Bahn später noch reichliche Zeit übrig blieb, sind erst später und um die Arbeitskräfte nicht unnützerweise zu zersplittern und zu vertheuern, noch liegen geblieben. Es waren bis Ende August 1846: 11,678742 Kubik-Ellen Bodenmasse auf der ganzen Linie bewegt und 58909 Ellen Planie hergestellt worden, so daß noch 58291 Ellen zu vollenden blieben. Die Arbeiterzahl betrug, mit Einschluß der bei den Kunstbauten beschäftigten Zimmerleute und Maurer, 9355 Mann, worunter 1316 Ausländer.

Von den kleineren Kunstarbeiten: Schleusen, Durchlässen, Ueberführungsbrücken für Wege ꝛc. waren bis Ende August 188 bereits ausgeführt und 46 waren im Bau begriffen. Von letzteren sollten im Laufe des Jahres 1846 noch 27 vollendet werden, so daß für das Jahr 1847 noch 19 auszuführen bleiben. Die 12 größeren Bauwerke sind nach erhaltener Genehmigung der Staatsregierung in Angriff genommen und schreiten ihrer Vollendung rasch entgegen.

Für die Anlage der Hochbauten (Bahngebäude aller Art) ist im ersten Baujahre noch nichts geschehen, weil das Direktorium hinlängliche Zeit zu gewinnen hofft, dieselben bis zur Eröffnung des Betriebes zu vollenden.

Der Materialien-Bedarf zum Oberbau ist größtentheils verdungen und wird bis Mitte des Jahres 1847 geliefert. Auf der Strecke von Riesa bis Döbeln ist bereits mit Herstellung des Oberbaues begonnen.

Nach dem Stande der Bauarbeiten in der letzten Hälfte des Jahres 1846 kann man wohl mit Sicherheit annehmen, daß die Bahn streckenweise im Laufe des Jahres 1847, auf ganzer Länge aber bis Ende des Jahres 1848 dem Verkehre übergeben wird.

Zuerst soll die Strecke von der Elbe bis an die Mulde und Zschopau vollendet und in Betrieb gesetzt werden, weil Streckenfahrten unter den dermaligen Verhältnissen der Bahn nur in ihrer Verbindung mit dem Leipzig-Dresdener Bahnbetrieb einen voraussichtlichen Vortheil versprechen können, auch die Herbeischaffung vieler Baumaterialien und Betriebsmittel am wohlfeilsten auf der Elbe geschieht und von da auf der bereits vollendeten dritten Sektion mit Ersparniß nach den übrigen Sektionen bewerkstelligt werden kann.

Die spätere Fortsetzung, resp. Anschluß der Chemnitz-Riesaer Bahn an die Sächsisch-Baierische bei Zwickau ist nach der ertheilten Genehmigung zur Ausführung der Jüterbogk-Riesaer Bahn Seitens der Preußischen Regierung wohl mit Sicherheit anzunehmen, indem ohne dieselbe die ganze Bedeutung des Unternehmens verfehlt wäre. In Folge mehrseitiger Petitionen aus den berührten Landestheilen hat die Sächsische Ständeversammlung sich entschieden günstig für die Ausführung erklärt und bei der Regierung die Terrain-Untersuchung und spezielle Ausarbeitung des Projektes beantragt, um es der nächsten Kammer zu definitiver Beschlußnahme vorzulegen. Seitens der Staatsregierung ist dabei erkannt worden, daß die Erbauung der fraglichen Verbindungsbahn schon durch die Natur der Verhältnisse früher oder später unerläßlich werde. Noch vor Beginn der ständischen Verhandlungen hatte das Direktorium sich mit dem in gleicher Weise dabei betheiligten Direktorium der Sächsisch-Baierischen Bahn in Vernehmen gesetzt, und es wurde vom Direktorium der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn an die Staatsbehörde das Gesuch gestellt, den desfallsigen weiteren Vorschritten die Genehmigung der Regierung nicht zu versagen, während das Sächsisch-Baierische Direktorium der Regierung erklärte, daß es den fraglichen Bau in keiner Weise gegen das Interesse seiner Unternehmung finde, insofern nur eine möglichst nahe Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig dabei im Auge behalten werde.

Gestützt auf diese Vorgänge, stellte das Direktorium in der am 29. Juni 1846 gehaltenen General-Versammlung den Antrag:

> „daß das Direktorium ermächtigt werde, die Vorarbeiten für eine zweckmäßige Verbindungsbahn zwischen der Chemnitz-Riesaer und Sächsisch-Baierischen Linie — Auffsuchung des Traktes und Kostenermittelung — in Angriff zu nehmen und um die diesfallsige Genehmigung der Staatsbehörde nachzusuchen."

Derselbe wurde von der General-Versammlung mit 298 gegen 74 Stimmen zum Beschlusse erhoben und einstimmig die dafür erforderlichen Kosten bewilligt.

b. Richtung und Länge der Bahn.
(Seite 1623.)

Die Bahnlinie zerfällt in drei Sektionen; die erste Sektion geht von Chemnitz bis Krossen (hinter Mittweida), 42600 Ellen; die zweite von Krossen bis Klein-Bauchlitz bei Döbeln, 30500 Ellen; die dritte von Klein-Bauchlitz bis Riesa, 44100 Ellen. Am schwierigsten ist von diesen die

zweite, für welche vier verschiedene Linien in Vorschlag waren und untersucht wurden, von denen die im Jahre 1836 bearbeitete zwar für den Lokomotivbetrieb keine stärkere Steigungen als 1 : 200, aber nur mittelst einer stehenden Dampfmaschine zu befahrende 3000 Ellen lange schiefe Ebene von 1 : 23 Steigung enthalten würde; die gewählte Linie vermeidet nicht nur diese, sondern ist auch von allen andern Linien die kürzeste und fällt auf der Hälfte ihrer Länge mit jener ersten Linie zusammen. Zwar macht sie im Zschopauthale weit größere Kunstbauten, Erd- und Felsenarbeiten als diese nöthig, empfiehlt sich aber dafür durch sichere Befahrung und kürzere Fahrzeit, und wird die größeren Anlagekosten durch die geringern Kosten des Betriebes aufwiegen.

Außer den Endpunkten Chemnitz und Riesa liegen folgende Städte innerhalb 1½ Stunden Postfahrzeit zu beiden Seiten der Bahn: Burgstädt, Frankenberg (Anhaltepunkt bei Oberlichtenau), Hainichen, Mittweida (Bahnhof 8 Minuten von der Stadt), Wechselburg, Rochlitz (Anhaltepunkt bei Erlau), Waldheim (Bahnhof 8 Minuten von der Stadt), Roßwein, Hartha, Döbeln (Bahnhof bei Klein-Bauchlitz, am rechten Mulde-Ufer, ¼ Stunde von der Stadt), Geringswalde, Kolditz, Leisnig, Mügeln und Lommatsch.

Die Länge der ganzen Linie beträgt 8,88 Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 1624.)

In Bezug hierauf wäre noch anzuführen, daß das Direktorium bei der ersten Einzahlung im Besitz von 8383 Aktien verblieb, welche nach dem Wunsche des Ausschusses und unter Genehmigung der Staatsregierung mit einem Gewinn von 27028 Thlr. 15 Ngr. verkauft wurden.

Der Rechnungs-Abschluß stellte sich Ende Dezember 1845 wie folgt:

	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
Vermögensbestand am 1. Januar 1845 laut vorigem Abschluß No. 1. **B.**, bestehend in									
Zinsenwerbenden Kapitalien				341224	11	8			
Grundstücken der Gesellschaft.									
Rothes Vorwerk, Stammgut	29354	13	5						
3 Kohlungsstücken	900	—	—						
Feld an der Zschopauer Straße	1190	—	5						
				31444	14	—			
Berechnungsgelder der Ziegelei				345	12	5			
Baare Kasse				1057	15	6			
							374071	23	9
Einnahme:									
Aktien-Kapital:									
1ste Einzahlung auf 633 Stück bis zum Ablauf des Präklusivtermins nachgezahlte Interims-Aktien à 10 Thlr.	6330	—	—						
1ste Einzahlung auf 8383 Stück zurückgebliebener und verkaufter Interims-Aktien à 10 Thlr.	83830	—	—						
				90160	—	—			
2te Einzahlung auf 40000 Stück Interims-Aktien à $7\frac{1}{2}$ Thlr.				300000	—	—			
							390160	—	—
Aktien-Strafgelder:									
Strafe auf 633 Stück Interims-Aktien bei 1. Einzahlung à 1 Thlr.				633	—	—			
Strafe auf 188 Stück Interims-Aktien bei 2. Einzahlung à $\frac{3}{4}$ Thlr.				141	—	—			
							774	—	—
Aktien-Agio:									
Versäumniß von 8383 Stück Interims-Aktien bei 1. Einzahlung à $2\frac{1}{2}$ Thlr.				20957	15	—			
Versäumniß von 16 Stück Interims-Aktien bei 2. Einzahlung, à $12\frac{1}{2}$ Thlr.				200	—	—			
Koursgewinn, abzüglich der Verkaufsspesen				6071	-	—			
							27228	15	—

	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
Rothes Vorwerk:									
Erlös aus dem theils verkauften, theils zur Bahn verwendeten Stammgute	39975	7	1						
abzüglich des Kostenpreises, laut obigem Vermögensbestande	29354	13	5						
				10620	23	6			
Ertrag aus der Verwaltung der beiden dazu gehörigen Ziegeleien	664	8	1						
abzüglich des Berechnungsgeldes, laut obigem Vermögensbestande	345	12	5						
				318	25	6			
Netto = Gewinn							10939	19	2
Zinsen:									
Zinsen in diesem Jahre							12478	17	1
Kautionsgelder, Gesammtbetrag				9487	9	6			
abzüglich der in voriger Rechnung vereinnahmten				5000	—	—			
							4487	9	6
Summe der Einnahme							820139	24	8

Ausgabe.

	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
Expropriation der Linie:									
Grundentschädigung.									
Sektion Chemnitz=Mittweida	12623	24	4						
Sektion Döbeln=Riesa	16307	13	4						
Fruchtentschädigung ꝛc. bei Absteckung der Linie	1462	25	9						
	30394	3	7						
ab für verkauftes Holz	1490	13	2						
				28903	20	5			
Expropriationskosten:									
an die Kommission ꝛc. ꝛc.				961	7	7			
Baugeräthe									
für neue Anschaffungen und Reparaturen				19033	12	3			
Baumaterialien:									
für Cement				122	15	3			

	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
Bahnhof Chemnitz:									
Kaufpreis und Unkosten für das Areal	20805	11	8						
ab für Nutzungen	100	—	—						
	20705	11	8						
Erdarbeiten	23096	8	2						
Kunstbauten	5321	24	7						
Gebäude, Einrichtungen und Hochbauten	535	—	1						
				49658	14	8			
Bahnhof Riesa:									
Kaufpreis und Unkosten für das Areal	11893	22	5						
ab für Nutzungen	33	28	—						
	11859	24	5						
Erdarbeiten	14412	15	6						
Interimistische Gebäude	276	14	7						
				26548	24	8			
Unterbau:									
Sektion Chemnitz-Mittweida.									
Erdarbeiten, abzüglich 251 Thlr. 15 Ngr. 8 pf. für verkaufte Steine 2c.	63403	2	6						
Kunstbauten	14359	—	4						
Sektion Mittweida-Döbeln.									
Erdarbeiten	3667	27	6						
Kunstbauten	24	22	—						
Muldenbrücke, Bauvorrichtungen	161	19	—						
Sektion Döbeln-Riesa.									
Erdarbeiten	10416	2	6						
Kunstbauten	22560	16	5						
				114593	—	7			
Oberbau:									
Schienen . . . 90352 Thlr. 14 Ngr. — pf.									
Spesen darauf . . . 68057 " 9 " 6 "	158409	23	6						
Schwellen	1419	15	—						
Nägel	665	14	4						
Kiesbettung	41	7	5						

	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
Fuhr- und Arbeitslöhne	397	24	1						
Diverse Ausgaben	144	29	8						
				161078	24	4			
Hochbauten, Werkbuden ꝛc.				1465	27	—			
Wagen, Räder ꝛc.				17417	16	—			
Maschinen-Werkstatt, Gehalte ꝛc.				724	18	8			
Bauverwaltung (früher Ingenieur-Kosten-Konto):									
Gehalte und Materialien für sämmtliche Baubeamte, so wie Einrichtung der Werkplätze				16871	16	6			
Bekleidung:									
für Mützen und Mäntel				105	28	6			
Kranken-Verpflegung				415	10	5			
General-Unkosten, Reisespesen, Porto's, Provision ꝛc.				3011	24	4			
Bureaukosten:									
Gehalte der Direktoren, Bureaubeamten, Materialien, Einrichtungen, Ausschuß-Kosten				9115	14	7			
Druckkosten: Interims-Aktien, Inserate ꝛc.				699	19	8			
Agio				89	13	—			
Aktien-Zinsen				13599	7	5			
Summe der Ausgabe							464416	17	4
Einnahme							820139	24	8
Ausgabe							464416	17	4
Vermögensbestand am 1. Januar 1846							355723	7	4

Der höchste Kours der Aktien war 118, der niedrigste 62, der jetzige (7. November 1846) 63.

d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältnisse.
(Seite 1626.)

Von der ganzen Länge der Bahn, 117200 Ellen, befinden sich 23110 Ellen in horizontaler, 24900 Ellen in steigender und 69190 Ellen in fallender Planie. Das stärkste Gefälle beträgt 1 : 100 (12400 Ellen auf der ganzen Bahn). Die größte vorkommende ununterbrochene Länge dieses Gefälles ist 5900 Ellen.

Die Bahn enthält 74511 Ellen gerade Linie und 42689 Ellen in Krümmungen, wovon

2692	Ellen	mit	einem	Radius	von 6000	Ellen,
3416	=	=	=	=	= 3000	=
20821	=	=	=	=	= 2000	=
1455	=	=	=	=	= 1900	=
8597	=	=	=	=	= 1500	=
4523	=	=	=	=	= 1000	=
1185	=	=	=	=	= 900	=

entworfen sind.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.
(Seite 1627.)

Die Verdingung der Erdarbeiten erfolgt zum Theil unmittelbar an Arbeiter-Abtheilungen, sogenannte Schachte — wobei die Gesellschaft für das Baugeräthe sorgt, — zum Theil an größere Unternehmer, welche das Baugeräthe selbst beschaffen. Im Laufe der Arbeiten hat sich herausgestellt, daß der letztgenannte Weg in der Regel der vortheilhafteste ist, und es soll derselbe, soweit die Natur der Arbeiten dies gestattet, vorzugsweise beibehalten werden. — Die Kunstarbeiten werden ebenfalls im Akkord ausgeführt, und ist von diesem Grundsatze nur bei den Kunstarbeiten im Zschopauthale abgewichen und beschlossen worden, dieselben unmittelbar für Rechnung der Gesellschaft auszuführen.

Die gewählte Schienenkonstruktion soll die Vortheile der festen Stoßverbindung durch Chairs mit der sanften Bewegung der Wagen auf der Plattfußschienenbahn vereinigen; zu diesem Ende werden die Enden der Schienen an den Stößen durch gußeiserne Stühlchen vereinigt und die Schienen selbst auf den Stützschwellen mit Hakennägeln befestigt. Die Schienen sind starke Vignoles-Rails von 58 Pfd. pro Yard, jede ruht auf zwei eichenen Stoßschwellen (4 Ellen lang, 12 bis 13 Zoll breit, 6 Zoll stark) und 5 kiefernen Stützschwellen (dieselbe Länge, 9 bis 10 Zoll breit, 7 Zoll stark). Die Schwellen liegen in verschiedenen Distanzen, so daß der Raum zwischen einer Stoß- und Stützschwelle von Mitte zu Mitte derselben 2 Fuß 11 Zoll sächsisch beträgt, während die Stützschwellen unter sich 3 Fuß 6 Zoll von einander abstehen. Die Summe dieser Distanzen giebt die Länge der Schie-

nen bei mittlerer Temperatur, nämlich 19 Fuß 10 Zoll. Die gußeisernen, stark gerippten und soliden Stühlchen, welche die Schienen-Enden mit einander verbinden, wiegen ungefähr 25 Pfd. pro Stück. Sie umfassen die Schiene vom Fuße bis zum Kopfe, und ein auf der Innenseite zwischen Stühlchen und Schiene geschlagener, stark getrockneter Eichenholzkeil preßt die letztere stets gegen den Stuhl.

Von den Schienen sind im Januar 1845: 2000 Tons bei R. u. H. Hill in Cardiff zu dem Preise von 6 Lstr. 10 Sh. pr. Tons beschafft. Da der Preis der Schienen jedoch bald stieg, so mußten im Anfang des Jahres 1846 für 1200 Tons bei Guest u. Komp. in Cardiff à 11 Lstr. 10 Sh. abgeschlossen werden. Im Ganzen bleiben noch etwa 1800 Tons zu beschaffen.

Der Bedarf von etwa 6000 Ztr. Befestigungsstühlchen wird für den Preis von 3⅓ Thlr. frei Riesa aus der Gießerei von Lenz-Detienne in Brandenburg bezogen; wogegen die erforderlichen 1000 Ztr. Kreuzungs- und Weichenstühlchen von F. L. u. E. Jacobi in Meißen frei Riesa à 4½ Thlr. geliefert werden. An Schwellen erfordert die Bahn 14000 eichene Stoß- und 86000 Stück kieferne Stützschwellen. Für die eichenen Schwellen sind pro Stück frei an die Bahn, je nach dem Ablieferungspunkte, 25 bis 27 Ngr. zu zahlen, während die kiefernen Stützschwellen pro Stück auf 15 bis 20 Ngr. zu stehen kommen.

Von großen Kunstarbeiten kommen auf der ganzen Linie 12 Bauwerke vor, und zwar in

Sektion I.:

1. Viadukt bei Ottendorf, 200 Ellen lang und 27 Ellen hoch, mit 7 Pfeilern (zu vollenden Mitte Oktober 1846);
2. Viadukt bei Altmittweida, 157 Ellen lang und 22½ Ellen hoch, mit 6 Pfeilern (zu vollenden 30. September 1846);
3. Viadukt bei Crossen, 244½ Ellen lang und 38 Ellen hoch, mit 6 Pfeilern (zu vollenden Ende November 1846).

Sektion II.:

4. Viadukt bei Neumilkau, 21½ Ellen lang und 31½ Ellen hoch, 9 Pfeiler (noch nicht angefangen);
5. Viadukt bei Heilgenborn, 374 Ellen lang und 70 Ellen hoch;
6. Viadukt Deidenmühle, 369½ Ellen lang und 90 Ellen hoch;
7. Viadukt bei Kummermühle, 183 Ellen lang und 51½ Ellen hoch, 8 Pfeiler;
8. Viadukt Steina, 398 Ellen lang und 64 Ellen hoch, 16 Pfeiler;
9. Viadukt Saalbach, 146½ Ellen lang und 47½ Ellen hoch, 8 Pfeiler;
10. Brücke über die Zschopau bei Limmritz, 514 Ellen lang und 67 Ellen hoch, 15 Pfeiler.

Sektion III.:

11. Brücke über die Mulde bei Bauchlitz, 173 Ellen lang und 20 Ellen hoch, 6 Pfeiler (wird vollendet Ende April 1847);
12. Viadukt bei Ostrau, 280½ Ellen lang und 30 Ellen hoch, 9 Pfeiler (wird fertig Ende Oktober 1846).

Von diesen sind die kostspieligsten: No. 10 mit 185406, No. 6 mit 116135, No. 8 mit 96550, No. 5 mit 91373, No. 11 mit 77968, No. 12 mit 60823 Thlr. veranschlagt; die andern erreichen noch nicht 50000, alle zusammen aber sind auf 805045 Thlr. veranschlagt.

No. 5 bis 10 werden unmittelbar für Rechnung der Gesellschaft, die andern in Akkord ausgeführt. Alle unter der Bahn vorkommenden Brücken werden durchgehends massiv ausgeführt.

Von den Bahnhöfen bietet der zu Riesa die größten Schwierigkeiten dar; er bildet ein Dreieck von 175063 Quadrat-Ellen Fläche, das sich mit seiner Basis links an den Leipzig-Dresdener Bahnhof, rechts an die Elbe anschließt, während an der Spitze die Bahn auf dem tiefsten Punkte einmündet; die sehr bedeutenden Erdarbeiten sind hier bereits vollendet und die Geleise-Verbindung mit der Leipzig-Dresdener Bahn hergestellt. Der Bahnhof zu Chemnitz liegt unmittelbar an der Stadt, bildet ein Oblongum von 380000 Quadrat-Ellen Fläche und ist auf eine unmittelbare Fortsetzung der Bahn berechnet.

Die vielfältigsten Verhandlungen hat der Bahnhof für Döbeln verursacht, indem diese Stadt denselben am linken Mulden-Ufer angelegt wünschte, um den Verkehr von Leisnig her durch die Stadt zu ziehen, worauf das Direktorium der großen Kosten wegen nicht eingehen konnte. Die Bahnhof-Anlage auf dem rechten Ufer ist bereits von der Regierung genehmigt. Andere Stationen werden angelegt bei Oberlichtenau (für Frankenberg), Mittweida, Erlau (für den Anschluß von Rochlitz), Waldheim, Ostrau und vielleicht bei Stauchitz.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebsmittel.

Das Direktorium und der Ausschuß besteht aus folgenden Mitgliedern:

A. Direktorium.

Otto v. Hake, Regierungsrath, Vorsitzender.
Bernhard Eisenstuck, Fabrikant, Stellvertreter desselben.
Adolph Wex, Kaufmann.
Richard v. Stern, Advokat.
Karl Moritz Riedig, Kaufmann.

B. Ausschuß.

Christian Friedrich Wehner, C. V. O. R. Bürgermeister in Chemnitz, Vorsitzender.
Magnus Ottomar Kölz, Advokat in Chemnitz, Stellvertreter des Vorsitzenden.
August Richter, Kaufmann, in Chemnitz.
Ernst Moritz Müller, Stadtrath, desgl.
Adolph Hecker, Kaufmann, desgl.
Vogel, Stadrichter, desgl.
Peter Otto Clauß, Fabrikant, desgl.
Gustav Dörstling, desgl.
Obersteuer-Prokurator Eisenstuck C. V. O. R. in Dresden.

Karl Schwabe, Bürgermeister, in Döbeln.
Johann August Scheibner, Bürgermeister, in Annaberg.
Eduard Lohse, Kaufmann, in Chemnitz.
Karl Gottlob Franke, Tischlermstr., desgl.
Louis Benndorf, Kaufmann, desgl.
Moritz Eisenstuck, Kaufmann, desgl.
Kurt Robert Freiherr v. Welck, Amts-Hauptmann auf und zu Riesa.
Karl Ferdinand Köthen, Kaufmann, in Chemnitz.
Professor Dr. Julius Ambrosius Hülße, Direktor der Königl. Gewerbschule.

Was die Betriebsmittel anbelangt, so sind 6 schwere Lokomotive bei Stephenson u. Komp. in Newcastle à 1600 Lstr. bestellt, von denen zwei Stück bereits in Riesa gelandet, die andern vier aber im Laufe des Jahres 1846 geliefert werden. Die Konstruktion ist nach R. Stephenson's neuestem Patente mit einigen, durch den Kontrakt speziell vorgeschriebenen, verbessernden Vorrichtungen hergestellt; die Maschinen haben vier verkuppelte Räder von 5 Fuß engl. Durchmesser und zwei kleinere von 3 Fuß 4 Zoll. Der Kessel ist 12 Fuß engl. lang mit etwa 150 Röhren; der Feuerkasten hat einen Flächenraum von etwa 11 Q.Fuß, der außenliegende Cylinder 15 Zoll Durchmesser, Kolbenhub 22 Zoll, das Gewicht einer Maschine beträgt etwa 18 Tons. Das System der Maschinen ist vorschriftsmäßig von der Staatsbehörde geprüft und genehmigt worden.

Bei der Maschinenfabrik von Richard Hartmann in Chemnitz sind vorläufig 2 Maschinen nach demselben Systeme bestellt.

Die Tender haben eine von der bisherigen etwas abweichende Form bekommen, indem ihr cylindrisches Wasser-Reservoir in der Mitte tief zwischen den Rädern fast bis auf die Achsen herab liegt und an denselben, gleich dem ganz eisernen Rahmen, befestigt ist, der, nach oben die Wände des Coaksraumes tragend, nach unten den solidesten Halt für Räder und Federn bietet. Der Wassergehalt des Tenders beträgt 130 Kubikfuß, während der Coaksraum etwa 50 Scheffel Coaks fassen kann. Die Verbindung des Tenders mit der Maschine geschieht auf solche Weise, daß beide leicht zu trennen sind, so daß der Gebrauch großer, 30 Fuß Durchmesser haltender Drehscheiben vorläufig nicht unumgänglich nothwendig erscheint. Für den vorläufigen Bedarf ist die Ablieferung von 4 Stück Tendern mit der Herzoglich Braunschweigschen Oberhütten-Inspektion in Zorge zum Preise von 2000 Thlr. pro Stück komplett mit Rädern, Achsen, Federn, Ketten und doppelter Bremse auf 6 Rädern, abgeschlossen worden, von denen zwei Stück franco Bahnhof Chemnitz, zwei Stück franco Bahnhof Riesa abgeliefert werden.

Die Lieferung der für den vorläufigen Bedarf erforderlichen Personenwagen ist der Wagenbau-Anstalt der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie übertragen; es werden im Laufe des Sommers 1846 3 Stück kombinirte Wagen 1. und 2. Klasse und 4 Stück 3. Klasse auf die Bahn kommen, welche zusammen 360 Sitze enthalten, und — da man bei den Ver-

hältnissen der Bahn dieselben Wagen größtentheils zur Hin- und Rückfahrt benutzen kann — eine Beförderung von 720 Personen zulassen. Von der Anschaffung solcher Wagen, welche ausschließlich für den Gebrauch der ersten Klasse bestimmt sind, ist ganz abgesehen, und werden die Wagen erster Klasse nur in Verbindung mit denen zweiter Klasse dergestalt konstruirt, daß der Wagen, auf 6 Federn ruhend, vorn und hinten 2 Koupé's zweiter und in der Mitte ein Koupée erster Klasse enthält. Außerdem kommen Wagen dritter Klasse, mit 6 Koupé's, bedeckt und mit Glasfenstern versehen, zur Anwendung.

Für den Güter-Transport sind der oben genannten Wagenbauanstalt vorläufig 10 Stück Lowrys ohne Federbuffer, 20 Stück dergl. mit Federbuffern, 4 Fourgons und 2 amerikanische achträdrige Wagen in Auftrag gegeben worden.

Den einstweiligen Bedarf an Rädern und Achsen hat man bei der Anstalt von T. Michiels und Komp. in Eschweiler Aue bei Aachen bestellt und es sind 65 Satz zu den Preisen von 255 — 260 Thlr. kontrahirt.

6. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

(Seite 1628.)

Unterm 25. Juni 1845 erhielt das in der General-Versammlung am 18. September 1844 berathene Gesellschaftsstatut durch nachstehendes Dekret die Allerhöchste Bestätigung.

„Wir, Friedrich August, von Gottes Gnaden König von Sachsen ꝛc., thun hiermit kund und zu wissen, daß Wir, nachdem sich zum Baue und Betriebe der in der unterm 22. August 1844 der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft verliehenen Konzession mit begriffenen, in die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn einmündenden Flügelbahn von Löbau nach Zittau, eine besondere Aktien-Gesellschaft gebildet hat, derselben, auf Grund der Bestimmung im § 1 unter 3 des Gesetzes vom 10. August 1837, so wie des für diesen Fall in den Konzessionsbedingungen für die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn-Gesellschaft § 3 geschehenen Vorbehalts, die erforderliche Konzession, unter den aus der Anlage ersichtlichen Bedingungen, ertheilt, auch die für die Löbau-Zittauer Eisenbahn-Gesellschaft entworfenen, und vorher von Unsern Ministerien der Justiz und des Innern geprüften Statuten bestätigt haben. Wir finden Uns jedoch bewogen, hierbei zu bestimmen: daß die im § 4 der Konzessionsbedingungen dem Staate vorbehaltene Betheiligung mit dem vierten Theile des Anlagekapitales, so wie die damit zusammenhängende Festsetzung im § 21 d. der Konzessionspunkte in dem Falle als erledigt und sowohl auf Seiten des Staates als der Gesellschaft als unverbindlich zu betrachten sei, das vom Staate übernommene Aktienquantum aber, gegen Zurückgewährung der darauf bereits geleisteten Einschüsse, an die Gesellschaft zur freien Disposition zurück zu fallen habe, wenn Unsere Ministerien der Finanzen und des Innern die Absicht der Staats-Regierung, von der fraglichen Betheiligung wiederum zurück zu treten, dem Gesellschafts-Direktorium bis zum 1. April 1846 erklärt haben sollten. Wir wollen, daß dem Inhalte, sowohl der Konzessions-Bedingungen, als der Statuten, von Jedermann, den

es angeht, auf das Pünktlichste Folge gegeben werde, und haben zu dessen Beurkundung gegenwärtiges

Konzessions- und Bestätigungs-Dekret

unter eigenhändiger Vollziehung ertheilt, auch demselben Unser Königliches Siegel beifügen lassen.

So gegeben zu Dresden, den 25. Juni 1845.

Friedrich August.

Julius Traugott Jakob von Koenneritz.
Johann Paul von Falkenstein.

Da die im vorstehenden Dekrete erwähnten Konzessions-Bedingungen fast wörtlich so lauten, wie die der Chemnitz-Risaer Eisenbahn-Gesellschaft ertheilten, Seite 288 ff. aufgeführten, so geben wir, darauf verweisend, im Nachstehenden nur die Punkte an, in welchen beide von einander abweichen.

§. 1.

Der unter dem Namen: „Löbau-Zittauer Eisenbahn-Gesellschaft" gebildeten Aktien-Gesellschaft, welche ihren Sitz in Zittau hat, wird zum Baue und Betriebe einer an die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn sich anschließenden und in dieselbe einmündenden Eisenbahn von Löbau nach Zittau unter nachfolgenden Bedingungen und näheren Bestimmungen Konzession ertheilt.

§. 3.

Das Anlagekapital für die § 1 gedachte Eisenbahn wird vorläufig auf 2 Mill. Thlr. festgestellt, die sich unter 20000 Aktien, à 100 Thlr., vertheilen.

Zu jeder Erhöhung dieses Anlagekapitals, sie geschehe durch Ausgabe neuer Aktien, oder durch Aufnahme eines Anlehens, ist die Genehmigung der Staats-Regierung erforderlich.

§. 4.

Das § 3 bestimmte Anlagekapital wird zum vierten Theile, mit 5000 Aktien, vom Staate übernommen.

§. 7.

Die Eisenbahn-Gesellschaft ist, der Regierung gegenüber, verpflichtet, die Eisenbahn von Löbau nach Zittau in der aus dem zu genehmigenden Bauplane sich ergebenden Richtung vollständig auszuführen und innerhalb dreier Jahre dergestalt zu vollenden, daß sie mit dem Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn von Dresden bis Görlitz und längstens mit dem 1. Juli 1847 ihrer ganzen Ausdehnung nach in Betrieb gesetzt werden könne.

§. 10.

Der Gesellschaft ist gestattet, die Ausübung des ausschließlichen Betriebsrechts, gegen Uebernahme der entsprechenden Verpflichtungen, pachtweise auf die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn-Gesellschaft zu übertragen. Der zu dem Ende zwischen beiden Gesellschaften abzuschließende Vertrag unterliegt der Genehmigung der Staats-Regierung, welche sich überdies ausdrücklich das Recht vorbehält, ein diesfallsiges Abkommen durch ihre Dazwischenkunft zu vermitteln, wenn es sich im öffentlichen Interesse als wünschenswerth darstellen sollte.

Die Festsetzung des Verhältnisses der Löbau-Zittauer Eisenbahn zur Post ist ganz unter denselben Bedingungen geschehen, wie wir dieselben unter der Chemnitz-Risaer Eisenbahn (Seite 288 ff.) aufgeführt haben.

Der wesentliche Inhalt des Gesellschafts-Statuts ist folgender:

Die Aktien-Gesellschaft wird von der Staats-Regierung, welche das Anlagekapital zum vierten Theile übernommen, und den die übrigen drei Viertheile des erwähnten Kapitales aufbringenden Inhabern der Aktien gebildet. Sie hat ihren Wohnsitz in Zittau und ihren Gerichtsstand vor dem dasigen Stadtgerichte, und wird in allen und jeden Beziehungen nach Außen hin durch das Direktorium vertreten.

Die Aktien lauten auf den Inhaber und der jedesmalige körperliche Inhaber einer Aktie wird, ohne Rücksicht auf den Besitztitel, als Aktionär betrachtet. Eine Rückforderung der geleisteten Einzahlung ist unstatthaft, eben so wenig ist der Inhaber einer Aktie aber auch über deren Nennwerth, sowohl gegen die Gesellschaft als gegen Dritte, verbindlich. Jede Aktie gewährt dem Besitzer einen, nach dem Verhältnisse des darauf eingezahlten Betrages zu bemessenden Antheil an dem gesammten Eigenthume, Gewinne und Verluste der Gesellschaft. Auf jede Aktie darf, einschließlich der gegen die ersten Interims-Aktien eingezahlten 10 Thlr., ein die Summe von ein Hundert Thalern übersteigender Gesammt-Einschuß nicht eingefordert, diese Bestimmung auch auf keine Weise abgeändert werden. Auf jede Aktie dürfen innerhalb einer zweimonatlichen Frist höchstens 10 Thlr. eingefordert werden. Die Einzahlungs-Termine sind von dem Direktorium, je nach dem Bedürfnisse und dergestalt anzuberaumen, daß zwischen einem solchen und dem Datum der Zeitungsblätter, welche den ersten Abdruck der Aufforderung zur Einzahlung enthalten, ein Zeitraum von mindestens vier Wochen innen liegt. Die Einzahlungen sind zu dem bestimmten Zeitpunkte, bei Vermeidung einer Konventionalstrafe von 10 Proc. der Einzahlungssumme, im Vierzehnthalerfuße zu leisten. Die Nummern der Interims-Aktien, auf welche eine Einzahlung nicht geleistet worden ist, macht das Direktorium mit Aufforderung der Inhaber, die unterlassene Einzahlung, unter Zuschlagung der verwirkten 10 Proz., bis zu einem anzusetzenden Präklusiv-Termine, bei Vermeidung des nachstehend angedrohten Rechtsnachtheils, nachträglich zu leisten, bekannt. Das Unterlassen dieser Zahlungen in dem Präklusiv-Termine, welchem eine gleiche Frist, wie einem Einzahlungs-Termine vorherzugehen hat, macht den Aktien-Inhaber aller ihm als solchen zustehenden Rechte verlustig. Die Nummern der demgemäß erlöschenden Interims-Aktien sind öffentlich bekannt zu machen.

Die Einzahlungen werden während der dreijährigen Bauzeit zu vier vom Hundert verzinst. Nach begonnener Benutzung der ganzen Bahn werden von dem jährlichen Rein-Ertrage des Unternehmens Dividenden vertheilt, deren erste sechs Monate nach dem letzten Zinstermine fällig wird. Die Dividenden werden Ende Juni und Ende September jeden Jahres fällig. Der Betrag der Dividenden ist vor Eintritt des Termins vom Direktorium bekannt zu machen. Sie werden, gegen Rückgabe der auszustellenden Dividendenscheine, in Zittau, Dresden und Leipzig gezahlt. Gleichzeitig mit den Aktien werden Talons nebst Dividendenscheinen, welche auf einen mehrjährigen Zeitraum lauten, später aber an die Inhaber der Talons, gegen deren Rückgabe im Zahlungstermine des letzten der mit ihnen emit-

tirten Dividendenscheine, neue Talons und neue Serien von Dividenden-Scheinen ausgegeben.

Zinsen werden nur an die Vorzeiger der Interims-Aktien, Dividenden nur an die Inhaber der Dividendenscheine, gegen deren Rückgabe, ausgezahlt und hierdurch alle weiteren, an die Gesellschaft zu machenden Ansprüche ausgeschlossen; auch kann deren Zahlung bei dem Direktorium durch gerichtliches Verbot nicht gehindert werden. Zinsen und Dividenden, welche innerhalb vier Jahren, vom Zahlungstermine an gerechnet, nicht erhoben sind, verfallen der Gesellschaftskasse, und es werden mit dieser Frist die betreffenden Dividendenscheine ungültig, dafern das Direktorium vor Ablauf der gedachten Verjährungsfrist von dem Antrage auf Ediktal-Ladung wegen der entsprechenden Dokumente keine Kenntniß erhält. Hat dagegen ein Mortifikations-Verfahren Statt gefunden, so verfallen die bei Eintritt der Rechtskraft des Präklusiv-Erkenntnisses schon zahlbar gewesenen Renten, welche wegen Mangels der betreffenden Dokumente vor beendigtem Mortifikations-Verfahren nicht ausgezahlt werden konnten, der Gesellschaft, wenn sie innerhalb eines Jahres, vom Eintritte der Rechtskraft dieses Erkenntnisses an, nicht erhoben werden. Durch Ablauf dieser vier- und beziehentlich einjährigen Verjährungsfrist erlischt jeder Anspruch an die Aktien-Gesellschaft.

Die an die Mitglieder der Gesellschaft zu erlassenden Bekanntmachungen sind durch die Leipziger Zeitung, die Allgemeine Preußische Zeitung, das Bautzener Kreisblatt und das Zittauer Wochenblatt, und zwar, wenn sie mit Rechts-Antheilen verknüpfte Aufforderungen enthalten, mittelst dreimaliger Insertion, auch nach Befinden außerdem noch durch andere Blätter zu veröffentlichen.

Wegen verlorener, untergegangener, oder sonst ihren Inhabern abhanden gekommener Aktien, Talons und Dividendenscheine, haben die Betheiligten das, für die Amortisation Königlich Sächsischer Staatspapiere in dem Befehle vom 25. Juli 1777 und in der Verordnung vom 6. Oktober 1824 vorgeschriebene, und mit der alleinigen Ausnahme, daß Statt der in der angezogenen Verordnung festgesetzten Verjährungsfrist von zehn Jahren eine dreijährige eintritt, zur analogen Anwendung kommende Ediktalverfahren bei dem Stadtgerichte zu Zittau zu beantragen, und nach Beibringung der demgemäß rechtskräftig erfolgten Präklusion von dem Direktorium, welches auf Kosten des Ausbringers die Mortifikation öffentlich bekannt macht, Duplikate der mortifizirten Dokumente, so wie Auszahlung der verfallenen Renten, zu erhalten.

Streitigkeiten, welche zwischen Aktien-Inhabern als solchen, oder zwischen diesen und der Aktien-Gesellschaft entstehen, sind, mit Ausschluß des ordentlichen Rechtsweges, von Schiedsrichtern zu entscheiden. Jeder der streitenden Theile kann einseitig bei dem Direktorium, oder, wenn dieses selbst Partei ist, bei dem Stadtgerichte zu Zittau auf Einleitung des Schiedsverfahrens antragen. Das Direktorium oder das genannte Gericht hat sodann jedem Theile eine vierzehntägige Frist zu Ernennung eines Schiedsrichters zu bestimmen und für diejenige Partei, welche dieser Vorschrift nicht nach-

kommt, einen solchen zu erwählen. Beide Schiedsrichter haben sich binnen einer weiteren vierzehntägigen Frist über einen Dritten als Obmann zu einigen, widrigenfalls derselbe von dem Direktorium, oder wenn dieses Partei ist, von dem Stadtgerichte zu Zittau bestimmt wird. Den solchergestalt erwählten drei Schiedsrichtern ist der streitige Fall mit den einschlagenden Beweismitteln zu einer nach Stimmenmehrheit zu ertheilenden Entscheidung von den Parteien vorzulegen. Geschieht dies nur von der einen, so ist deren Eingabe der anderen, zu einer binnen vierzehn Tagen darauf schriftlich abzugebenden Erklärung, mitzutheilen. Erfolgt letztere nicht binnen der festgesetzten Frist, so werden die von dem Gegentheile angeführten Thatsachen für eingeräumt angesehen. Sind die Parteien über die faktischen Umstände nicht einig und die vorhandenen Dokumente zu deren völliger Ermittelung nicht hinreichend, so geben die Schiedsrichter, Behufs einer von ihnen der einen oder anderen Partei auferlegten Beweisführung, unter Vorzeichnung des Beweis-Thema's und Bestimmung der Beweisfrist, die Sache an das Stadtgericht zu Zittau ab, welches nach den Regeln des bei ihm geltenden Prozeßverfahrens das Erforderliche unter gewöhnlicher Ladung der Parteien verfügt und die Sache bis nach Bekanntmachung und beziehentlich Purifikation des Produktions- und nach Befinden Reproduktions-Erkenntnisses fortstellt, sodann aber dieselbe an die Schiedsrichter, zur Abfassung der Haupt-Entscheidung, zurückgiebt. Gegen die in Gemäßheit der vorstehenden Bestimmungen erfolgenden Entscheidungen des Stadtgerichts und der Schiedsrichter ist kein Rechtsmittel zulässig. Die Vollstreckung schiedsrichterlicher Aussprüche gehört vor den ordentlichen Richter.

Die Mitglieder der Aktien-Gesellschaft berathen und beschließen in General-Versammlungen, welche am Orte, wo die Gesellschaft ihr Domizil hat, zu halten sind. Die General-Versammlungen sind regelmäßige, welche in der ersten Hälfte eines jeden Jahres Statt finden, und außerordentliche, welche zu jeder Zeit, sobald sie das Direktorium für nöthig hält, oder auf Antrag der Staats-Regierung, oder des Ausschusses, anzuberaumen sind. Die Inhaber von Aktien haben sich durch Vorzeigung der letzteren beim Eintritte in die General-Versammlung zu rechtfertigen. Der Vorzeiger hat von 1 bis 5 Aktien 1 Stimme, von 6 bis 10 Aktien 2 Stimmen, von 11 bis 20 Aktien 3 Stimmen, von 21 bis 30 Aktien 4 Stimmen, von 31 bis 40 Aktien 5 Stimmen, von 41 bis 50 Aktien 6 Stimmen, von 51 bis 75 Aktien 7 Stimmen, von 76 bis 100 Aktien 8 Stimmen, von 101 bis 150 Aktien 9 Stimmen, von 151 und mehr Aktien 10 Stimmen.

Der Ausschuß, welcher dem Direktorium berathend und beaufsichtigend zur Seite steht, hat dem letzteren gegenüber die Interessen und Rechte der Aktien-Gesellschaft zu vertreten, so weit dies von letzterer nicht selbst geschieht. Er besteht aus 18 Personen, von denen 12 in den regelmäßigen General-Versammlungen, die übrigen 6 durch den Ausschuß selbst gewählt werden. Lehnt ein von der General-Versammlung Gewählter die auf ihn gefallene Wahl ab, oder ergiebt sich nach der Wahl und deren Annahme, jedoch vor Antritt des Amtes, ein die Befähigung dazu aufhebender Grund,

so rückt derjenige ein, welcher nach ihm die meisten Stimmen hatte. Wer die auf ihn gefallene Wahl annimmt, hat vor Antritt seines Amtes eine Aktie, unter Zurückbehaltung der Dividendenscheine, bei der Hauptkasse niederzulegen, um die ihm zu der gedachten Funktion nöthige Eigenschaft als Aktionär zu konstatiren. Die Ausschuß-Mitglieder verwalten ihre Aemter unentgeltlich; dagegen werden dem Ausschusse die durch seine Geschäftsführung erwachsenen Auslagen, so wie den einzelnen Mitgliedern desselben die bei ihrer Geschäftsführung ihnen erwachsenen Reise- und sonstigen Kosten, aus der Gesellschaftskasse, nach Festsetzung des Ausschusses, vergütet. Ausschuß-Versammlungen sind so oft, als es die zu erledigenden Geschäfte erheischen, oder auf Antrag von mindestens fünf Ausschuß-Mitgliedern, anzuberaumen. Zu den nach Stimmenmehrheit, und bei Stimmengleichheit durch den Vorsitzenden erfolgenden Beschlüssen, ist die Abstimmung von mindestens zehn Mitgliedern erforderlich. Ueber die Suspension und Remotion von Mitgliedern des Direktoriums, so wie bei Berathung über die Aufnahme von Darlehen, kann jedoch nur eine, aus mindestens zwölf Mitgliedern bestehende Versammlung beschließen.

Jede der zwei, von dem Ausschusse zu Direktorial-Mitgliedern gewählten Personen hat, im Falle der Wahlannahme, vor Antritt des Amtes zehn Aktien, unter Zurückbehaltung der Dividendenscheine, bei der Hauptkasse niederzulegen. Die Dauer der Funktion des von der Staats-Regierung ernannten Direktors hängt von der Bestimmung der ersteren ab, wogegen alle zwei Jahre am letzten Juni eins der von dem Ausschusse erwählten Direktorial-Mitglieder sein Amt niederzulegen hat. Die Direktoren müssen an dem Orte des Gesellschafts-Domizils ihren wesentlichen Wohnsitz haben. Sie erhalten für ihre Mühwaltung aus der Kasse der Gesellschaft eine von dem Ausschusse festzusetzende Vergütung. Zur Fassung von Beschlüssen bedarf es in der Regel der Anwesenheit der sämmtlichen Direktoren und es entscheidet dabei die Stimmenmehrheit. Nur ausnahmsweise können, in dringenden Fällen und wo eine Entschließung unaufschiebbar ist, zwei Direktoren solche fassen; können sich hierbei die beiden Berathenden nicht zu einer Ansicht vereinigen, so ist vom Vorsitzenden zu resolviren; es muß jedoch der Gegenstand mit thunlichster Beschleunigung in einer vollzähligen Sitzung nochmals zum Vortrage kommen.

Das Direktorium ist die ausführende Behörde der Aktien-Gesellschaft und hat alle zur Erreichung des Gesellschaftszweckes dienenden Handlungen zu beschließen und zu verfügen, namentlich aber: a) die Erbauung der Bahn nebst Zubehör, nach den von der Staats-Regierung genehmigten Plänen, zu veranstalten und in den von letzterer vorgeschriebenen Zeitabschnitten, unter der technischen Oberaufsicht und Kontrole derselben, zu vollführen, auch die dazu nöthigen Grundstücke zu erwerben; b) Gelder einzunehmen, zu verwenden, und durch Ausleihen gegen vollständige Pfandsicherheit, durch Diskontiren guter Wechsel, oder auf eine, jedoch nur im Einverständnisse mit dem Ausschusse festzusetzende, sonstige nutzbare Art und Weise werbend anzulegen; c) nach Bedürfniß Darlehen bis zum zwölften Theile des Anlagekapitals,

unter Zustimmung des Ausschusses nnd mit Genehmigung der Staats-Regierung, aufzunehmen und dagegen das Eigenthum der Gesellschaft zu verpfänden; d) einzelne, von der Gesellschaft zu vorübergehenden Zwecken erworbene und entbehrlich gewordene Grundstücke, im Einverständnisse mit dem Ausschusse, zu veräußern; e) alljährlich Ende Juni vorläufige und Ende Dezember Hauptabschlüsse der Rechnungen über Einnahmen und Ausgaben zu fertigen und solche dem Ausschusse zu gemeinschaftlicher Bestimmung der Dividendenbeträge, so wie zur Prüfung, Monirung und Justifizirung vorzulegen; i) die Aktien-Gesellschaft bei allen und jeden Rechts-Angelegenheiten aktiv und passiv zu vertreten, insonderheit, wenn die Gesellschaft Prozesse führt, die erkannten Eide Namens derselben zu leisten; k) mit Behörden und dritten Personen zu verhandeln und Verträge aller Art abzuschließen; l) Lehnträger zu bestellen; m) Vollmachten zu ertheilen; o) die Taxe für die Beförderung auf der Eisenbahn, im Einverständnisse mit dem Ausschusse, jedoch unter Gestattung von Ausnahmen in einzelnen Fällen, vorzuschlagen und nach vorher eingeholter Genehmigung der Staats-Regierung festzusetzen; p) alles dasjenige selbstständig zu thun und zu verfügen, was den General-Versammlungen und dem Ausschusse durch die Statuten nicht ausdrücklich vorbehalten, oder wozu des letzteren Mitwirkung nicht erforderlich ist.

In Bezug auf die Betheiligung der Regierung bei dem Unternehmen mit dem vierten Theile des Anlagekapitals, hatte dieselbe, wie in dem Konzessions-Dekrete angeführt ist, sich vorbehalten, von dieser Betheiligung bis zum 1. April 1846 wiederum zurückzutreten, wenn bis dahin die ständische Zustimmung zu selbiger nicht erfolgt sein sollte. Es wurde daher der Stände-Versammlung des Jahres 18⁴⁵⁄₄₆ von der Regierung, unter Darlegung der Gründe, welche eine Betheiligung bei dem Unternehmen als billig erscheinen ließen, die Frage vorgelegt:

> „ob die Stände-Versammlung mit der gedachten Betheiligung einverstanden sei und dieselbe genehm halte?"

Die von der 2ten Kammer, zur Begutachtung aller von der Regierung über Eisenbahnen gemachten Vorlagen ernannte Deputation, fand es aus denselben Gründen, welche sie für die Betheiligung bei der Chemnitz-Risaer Eisenbahn aufgestellt hatte, für rathsam, eine zustimmende Erklärung obiger Frage abzugeben, zugleich aber rieth sie der Kammer an, im Vereine mit der ersten Kammer bei der Staats-Regierung zu beantragen:

> „es wolle Hochdieselbe allen ihren Einfluß und, dafern nöthig, den zur Zeit noch bestehenden Vorbehalt rücksichtlich der Staats-Betheiligung an der Löbau-Zittauer Eisenbahn dahin anwenden, ein billiges Uebereinkommen zwischen der Sächsisch-Schlesischen und der Löbau-Zittauer Eisenbahn-Gesellschaft, über Einheit des Betriebes und der Verwaltung beider Bahnen zu vermitteln, über den Erfolg der alsbald darüber zu eröffnenden Verhandlungen aber, wenn nicht noch der gegenwärtigen, doch der künftigen Stände-Versammlung Mittheilung zu machen."

Die zweite Kammer erklärte sich hierauf mit der von der Staats-Regierung ausgesprochenen Betheiligung einverstanden, und nahm dieselbe gegen 4 Stimmen an. Bei dem zweiten Antrage, die Vereinigung der Betriebs-Verwaltung der Löbau-Zittauer mit der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn betreffend, von welchem jedoch die Worte „und dafern nöthig — Eisenbahn" besonders zur Abstimmung kamen, einstimmig, und der eben erwähnte Satz gegen 6 Stimmen angenommen.

Von der ersten Kammer wurde in der Sitzung vom 29. März 1846 der Antrag wegen Uebernahme von Aktien gegen 6 Stimmen, der Antrag wegen thunlichster Vermittelung einer Vereinigung des Betriebes und der Verwaltung jener Bahnen, einstimmig angenommen.

Nach Darlegung dieser, die Gesellschaft betreffenden Verhältnisse, gehen wir zur Darstellung der Fortschritte des Bahnbaues über.

Nachdem die Gesellschafts-Behörden, in Folge der am 18. September 1844 zu Zittau gehaltenen General-Versammlung ins Leben getreten waren, wendeten dieselben sofort ihr Augenmerk auf kräftige Förderung des ihrer Führung übergebenen Unternehmens. Zum Ober-Ingenieur der Bahn wurde der Civil-Ingenieur Rachel in Dresden ernannt, und unter dessen Leitung die Vorarbeiten begonnen.

Das vorhandene, von Lohrmann speziell bearbeitete Projekt, hatte zur Grundlage das Steigungs-Maximum von 1 : 200, in soweit es nur irgend durchzuführen gewesen war; hingegen aber auch zwischen Zittau und Oderwitz Thal-Uebersetzungen von resp. 35, 38, 43 und 46 Ellen Höhe, so wie einen Tunnelbau von 700 Ellen Länge und 40 Ellen Tiefe unter dem natürlichen Terrain. Die auf der Braunschweig-Harzburger Bahn mit den neuesten Stephenson'schen Patent-Lokomotiven auf Steigungen bis zu 1 : 46 angestellten Versuche, hatten inzwischen hinreichend dargethan, daß stärkere Steigungen denn 1 : 200, dem großen Aufwande zur Erreichung dieses Verhältnisses gegenüber, sich immer noch mit Vortheil anwenden lassen. Es war daher eine nochmalige Umarbeitung der Linie vorgenommen und, mit Ausnahme einer einzigen kurzen Strecke vor dem Bahnhofe Herrnhut, welche in 1 : 90 sich erhebt, als Steigungs-Maximum das Verhältniß 1 : 100 durchgeführt worden. Hierdurch aber war es gelungen, die oben erwähnten Thal-Uebersetzungen auf resp. 15, 25, 18 und 27 Ellen Höhe zu reduziren, den Tunnel durch ein Erheben der Linie um 12 Ellen als offenen Einschnitt annehmen zu können, und die überhaupt sehr bedeutenden Erdmassenbewegungen wesentlich zu verringern.

Da nun über den eigentlichen Anfangspunkt der Bahn, den Bahnhof der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn zu Löbau, noch keine definitive Bestimmung getroffen worden, so hatte diese neue Absteckung und das Nivellement nur von Zittau aus beginnen können. Die spezielle Bearbeitung geschah vorerst bis Herrnhut, um die größere Hälfte der Linie so rasch wie möglich zur Genehmigung der Staats-Regierung bringen zu können. In der Mitte des Monats Dezember 1844 konnten dem Ministerium von dieser Bahn-

strecke die Risse und Profile überreicht werden, worauf in der zweiten Hälfte des Monats Februar 1845 die Genehmigung derselben erfolgte.

So wie durch hohe Verordnung vom 28. März 1845 das Gesetz vom 10. August 1837 für die Löbau-Zittauer Eisenbahn in Wirksamkeit gesetzt worden war, wurde zur Expropriation des nöthigen Grundes und Bodens Einleitung getroffen und das diesfallsige Verfahren auf der genehmigten Linie von Zittau bis mit Inbegriff des Bahnhofes bei Herrnhut vorgenommen.

Als hier einschlagend und von Wichtigkeit ist der von dem Direktorium angekauften Braunkohlenwerke am Kummersberge zu gedenken. Der längs der Stadt Zittau, von dem am Bautzener Thore festgesetzten Bahnhofe bis zum Weberthore hinführende Bahntrakt überschreitet nämlich ein sehr ausgedehntes Braunkohlen-Terrain, welches schon seit mehreren Jahren abgebaut worden ist. Eine der wichtigsten Expropriationsfragen war nun die, nach welchen Grundsätzen für das von der Bahn betroffene Kohlen-Terrain Entschädigung zu gewähren sei. Nach Erwägung aller in Betracht kommenden Verhältnisse hielt es das Direktorium für das Rathsamste, diese Braunkohlen-Bergwerke für den Preis von 18150 Thlr. anzukaufen, jedoch vorbehaltlich der Entschließung über den Fortbetrieb derselben. Die am 24. September 1845 zu Zittau gehaltene General-Versammlung genehmigte den Fortbetrieb und bewilligte hierzu, so wie zur Erweiterung des Werkes, die Summe von 7303$\frac{1}{4}$ Thlr.

Da das Direktorium sich bereits Ende April 1845 durch Kauf und Pachtung einige Parzellen gesichert hatte, so war es thunlich, daß der Bau der Bahn am 5. Mai begonnen und seitdem ununterbrochen fortgesetzt werden konnte. Die seit dieser Zeit bis Ende Dezember 1845 auf der 2. Abtheilung, von Zittau bis Herrnhut gemachten Fortschritte des Unterbaues gehen, was die Erdarbeiten anbelangt, aus nachstehender Uebersicht hervor.

Arbeitszeit. Monat.	Fertige Planie in Ellen.	Bewegte Erdmassen in Kubikellen.		Arbeiterzahl.		Pferde.	Anmerkung.
		im Monat.	in Summa.	in Summa.	Darunter Ausländer.		
Mai und Juni . .	1050	211175	211175	1137	44	18	Die Länge der Abtheilung beträgt 33575 Ellen oder 2,535 Postmeilen.
Juli	2750	295417	506592	1465	49	20	
August	5075	293903	800495	1472	45	20	
September . . .	7397	350265$\frac{1}{2}$	1,150760$\frac{1}{2}$	1835	44	20	
Oktober	9062	257303$\frac{3}{8}$	1,408063$\frac{7}{8}$	1702	70	30	
November . . .	11037	386516$\frac{3}{4}$	1,794580$\frac{5}{8}$	2365	96	48	
Dezember	13087	265651$\frac{2}{8}$	2,060231$\frac{7}{8}$	1892	59	63	

Auf der 1. Abtheilung (Herrnhut-Löbau) waren nach Erledigung der mit der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft obwaltenden Differenz bis zum Schlusse des Jahres 1845 die Vorarbeiten so weit beendigt, daß die Grundrisse und Längenprofile zur Genehmigung der Bahnlinie an das Ministerium des Innern eingereicht werden konnten. Mit dem Frühjahre 1846 konnte die Expropriation beginnen und im Sommer der Bau selbst kräftig in Angriff genommen werden.

Zum Schlusse dieses Abschnittes geben wir noch den Plan für die Vertheilung des Baues auf die einzelnen Baujahre, welcher nach Vorschrift der Konzessions-Bedingungen, § 7, dem Ministerium des Innern eingereicht und, wie folgt, genehmigt worden ist.

Abtheilung.	Sektions-Nr.	Benennung der Sektion.	Jahr 1845.	Jahr 1846.	Jahr 1847 bis 1. Juli.
I.	1	Löbau-Kunnersdorf.	Vorarbeiten. Veranschlagung der Erd- und Maurer-Arbeiten, so wie der Hochbauten. Expropriationen.	Angriff des Baues auf der ganzen Sekt.	Vollendung bis zur Uebergabe zum Betriebe.
	2	Kunnersdorf-Herrnhut.	Wie vorstehend. Angriff des Viaduktbaues über das Petersbachthal. Theilweiser Angriff der Erdarbeiten.	Angriff des Baues auf der ganzen Sekt.	Wie vorstehend.
II.	3	Herrnhut-Nieder-Oderwitz.	Veranschlagung der Erd- und Maurerarbeiten, imgleichen der Hochbauten. Expropriation. Bau-Angriff im Spätsommer.	Fortsetzung d. Baues. Vollendung bis zur Uebergabe zum Betriebe.	Betrieb.
	4	Nieder-Oderwitz-Zittau.	Veranschlagung der Erd- u. Maurerarbeiten, so wie der Hochbauten. Angriff des Baues im Frühjahr.	Wie vorstehend.	Betrieb.

Wenn nun auch Hindernisse bei der Terrain-Acquisition, so wie ein ungewöhnlicher Mangel an tüchtigen Gewerken, Unternehmern und Arbeitern verhindert hat, daß der Bau, wie vorstehend angegeben, bis zum Schlusse des Jahres 1845 gefördert worden ist, so wird das Streben des Direktoriums dahin gerichtet sein, durch erhöhte Anstrengung dasjenige nachzuholen, was aus den angegebenen Gründen bisher noch nicht zu erreichen war.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Bahn nimmt ihren Anfang in Löbau an der Bautzener Straße und Vorstadt gleichen Namens, wendet sich mit Radien von 1000, 1800 und 1600 Ellen erst links, dann rechts, zieht sich hierauf wagerecht und in gerader Linie, dem Hange des Kummersberges folgend, längs der Webervorstadt hin und durchschneidet, außerhalb der dortigen Kohlenwerke, in gleicher Höhe die über Neusalz, Neustadt und Stolpen nach Dresden führende Chaussee. Von hier läuft sie bis zum Dorfe Pethau, welches links bleibt, fort, wendet sich hier mit einem kurzen Bogen von 3600 Ellen Radius rechts, gelangt am Fuße der kolossalen Phonolitwände des Schülerbusches in die Nähe des Mandauflusses, durchschreitet mit Kontrebögen von 1500 Ellen Radius, auf kurzer Brücke und 25 Ellen hohem Damm, das Schülerthal, wendet sich hierauf mit einem Bogen von 1300 Ellen Radius rechts, durchschneidet die schmale, aus zerklüftetem Basalt bestehende Landspitze unterhalb der alten

Schanze, und geht nun auf einer 15 bis 18 Ellen hohen Brücke auf das rechte Mandau-Ufer über. Von hier beginnt eine 5900 Ellen lange Steigung von 1 : 100, welche die Bahn in gerader Linie, parallel mit dem Dorfe Scheibe, zum zweiten Mandau-Uebergange bringt, der in 26elliger Höhe Statt findet; sie wendet sich schon vor der Brücke mit 1500 Ellen Radius rechts und erlangt nun, mit Kontrebögen von 2500 und 2000 Ellen Radius, die Flur Nieder-Oderwitz. Die Bahn läuft von hier größtentheils in gerader Linie, parallel mit der Neusalzer Straße, an Nieder-, Mittel- und Ober-Oderwitz bis zur Einmündung des Grundwassers, hierauf wendet sie sich mit einem Bogen von 1500 Ellen Radius rechts, übersetzt die vorgenannte Chaussee und geht mittelst eines 21 Ellen hohen Viaduktes durch Ober-Oderwitz ins Grundwasserthal über.

Das Profil auf dieser Strecke ist folgendes: An die Neigung von 1 : 100 schließt sich eine schwächere von 1 : 160 auf 1440 Ellen Länge an, welcher eine Horizontale von 1060 Ellen folgt, hierauf die Neigung von 1 : 200 auf 3000 Ellen Länge und endlich wieder eine Horizontale von 3200 Ellen. Die Horizontale beim Uebergange vor Oderwitz ist gegen ein früheres Projekt schon um 6 Ellen höher gelegt, um von hier aus durch ein Steigungs-Verhältniß von 1 : 120 auf 3250 Ellen Länge, welchem noch 1 : 150 auf 700 Ellen Länge vorausgeht, die Linie durch den Bergrücken bei Ninive 12 Ellen höher führen und dadurch den früher projektirten Tunnel in einen offenen Einschnitt von 28 Ellen Tiefe verwandeln zu können. Die Kontrebögen, welche die Bahn durch das Grundwasserthal bis Ninive führen, haben 2000 Ellen Radius. Der große Einschnitt kommt wieder in eine gerade Linie zu liegen, welche sich durch Ober-Ruppersdorf bis zu den sogenannten Neun-Häusern erstreckt, daselbst beugt die Linie mit einem Bogen von 3000 Ellen Radius rechts, durchschneidet in gerader Linie und gleichem Niveau die von Herrnhut nach Eibau und Oberwitz führende Straße, dreht sich mit einem Bogen von 2200 Ellen Radius wieder links, geht zwischen den letzten einzelnen 3 Schwanenhäusern durch, übersetzt dann in gerader Linie auf 40 Ellen hoher Brücke das Petersthal und erhebt sich nun in einem Bogen von 1000 Ellen Radius, sich links wendend, die vorerwähnte Straße nochmals übersetzend, bis zur Chaussee von Herrnhut nach Löbau, mit welcher die hierauf folgende, für den Bahnhof Herrnhut bestimmte gerade Linie parallel läuft.

Die Steigungs-Verhältnisse vom großen Einschnitte bei Ninive ab sind 600 Ellen 1 : 500 fallend, 480 Ellen horizontal, 3370 Ellen 1 : 600 und 2350 Ellen 1 : 90 steigend. Hierdurch wurde es möglich, den weiterhin auf der Höhe von Kunnersdorf folgenden, im früheren Projekte 26 Ellen tiefen und 3500 Ellen langen Einschnitt, um 10,5 Ellen Tiefe und 880 Ellen Länge zu ermäßigen, ohne vom Bahnhof *aufwärts* das Steigungs-Verhältniß 1 : 200 aufgeben zu müssen, zu gleicher Zeit aber auch dem Bahnhofe für Herrnhut eine bedeutend günstigere Lage zu geben.

In weiterer Fortsetzung lenkt die Bahn mit flachem Bogen von 4000 Ellen Radius links und läuft dann in gerader Linie in tiefem Einschnitte

durch die Einsattelung zwischen dem Kottmar und dem Forsthause bei Strahwalde (dem höchsten Punkte der Bahn zwischen Dresden und Zittau) nach Ober-Kunnersdorf. Von hier aus werden die zu erlangenden Steigungen in 1 : 130, 1 : 150 und 1 : 120 — 1 : 125 auf einer Gesammtlänge von circa 19—20000 Ellen bestehen. Die Linie muß, sich links drehend, Ober-Kunnersdorf unterhalb der Kirche übersetzen, hierauf in einem Bogen von circa 1500 Ellen Radius sich wieder rechts wenden, mit Kontrebögen von 2000 Ellen Radius den Hängen nach Neukunnersdorf folgen, daselbst die Chaussee von Rumburg nach Löbau überschreiten, die Quellmühle bei Schweidnitz rechts lassen und in einem Bogen von 2000 Ellen Radius nach rechts das Großschweidnitzer Thal, bei den letzten Häusern des oben genannten Dorfes, übersetzen, am linken Thalhange hinab, zwischen dem Fuchs- und Sonnenberge durchgehen, und ganz in der Nähe von Löbau das Altlöbauer Thal und die von Bautzen nach Löbau führende Chaussee kreuzen, wodurch sie ohnweit der Weißenberger und Görlitzer Chaussee, dicht neben dem Bahnhofe der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn, das für eine Bahnhofs-Anlage passende Terrain erreicht.

Außer den Bahnhöfen an den Endpunkten, Zittau und Löbau, werden noch folgende Bahnhöfe, Stationen und Anhaltepunkte, in nachstehenden Entfernungen, errichtet:

Bahnhof Zittau.

Anhaltepunkt Pethau	0,4	geogr. Meilen von Zittau.
" Nieder-Oderwitz	1,07	" " " "
Station Ober-Oderwitz	1,57	" " " "
Anhaltepunkt Ober-Ruppersdorf	2,054	" " " "
Bahnhof Herrnhut	2,52	" " " "
Anhaltepunkt Ober-Kunnersdorf	3,16	" " " "
" Neu-Kunnersdorf	3,60	" " " "
Bahnhof Löbau	4,50	" " " "

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Der ursprüngliche Kostenanschlag war wie folgt.

1.	Vorarbeiten	3000 Thlr.
2.	Expropriation	136000 "
3.	Unterbau	1,230000 "
4.	Gebäude (incl. 20000 Thlr. für Vergrößerung des Bahnhofes in Löbau)	109000 "
5.	Oberbau	260000 "
6.	Maschinenwesen (Lokomotive, Drehscheiben, Signal-System, Wasserstation ꝛc.)	84000 "
7.	Transportmittel (Personen- und Güterwagen)	87000 "
8.	Coaksbereitungs-Anstalt	3000 "
9.	Ingenieurkosten und Beaufsichtigung während der Bauzeit	15000 "

10. Administration und Bureaukosten während der Bauzeit . . . . 15000 Thlr.

Summe 1,942900 Thlr.

Hiervon gehen ab:

Für Reduktion der sämmtlichen Baukosten, wegen Verminderung der Dämme, Einschnitte, Brücken 2c., nach dem jetzigen Nivellement . . . 200000 =

Bleiben 1,742900 Thlr.

Zinsen auf die successiven Einzahlungen hierauf während dreijähriger Bauzeit, à 4 Proz. . . . 112636 =

Total-Summe 1,855536 Thlr.

Zur Sicherheit ist jedoch das Anlagekapital zu 2,000000 Thlr. bestimmt worden, so daß sich die Durchschnittskosten einer Meile auf etwa 444440 Thlr. stellen.

Seit Beginn des Baues bis zum Schlusse des Jahres 1845 waren die Einnahmen und Ausgaben wie folgt.

Einnahme.	Thlr.	Ngr.	pf.
1. Aktien-Konto	594900	—	—
2. Königliche Staats-Regierung	200000	—	—
3. Gewinn- und Verlust-Konto.			
Avance auf verkaufte Aktien und Konventionalstrafen	3498	—	—
4. Nutzung von Gebäuden	125	2	—
5. Nutzung des Braunkohlenwerkes.			
Rein-Ertrag, nach Abzug aller Kosten	190	26	3
Summe der Einnahme	798713	28	3
Hiervon ab: die Ausgabe	600746	16	1
Bleibt Bestand	197967	12	2

Ausgabe.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
1. Vorarbeiten	—	—	—	7729	18	2
2. Expropriation:						
Kosten der Kommission	868	2	7			
Kosten des Grundes, der Gebäude 2c.	84223	20	1			
Entschädigungen für während des Baues benutzte Grundstücke . .	122	—	—			
Grundabgaben	33	12	9			
				85247	5	7
3. Unterbau:						
Erdarbeiten	87476	26	2			
Maurerarbeiten	14165	11	7			
Provisorische Brücken	2338	26	7			
Werkzeuge und sonstige Geräthschaften	7131	8	4			
				111112	13	—

Ausgabe.	Thlr.	Ngr.	pf.	Thlr.	Ngr.	pf.
4. Oberbau:						
Schwellen (Arbeitslöhne)	28	22	5			
Schienen	246469	27	—			
Hakennägel	3500	16	—			
Zoll der Schienen, Transportkosten .	69818	4	—			
				319817	9	5
5. Provisorische Gebäude	—	—	—	4615	27	8
6. Bau=Regie:						
Gehalte u. Reisekosten d. Ingenieure	11830	13	4			
Bewachung der Bahn	722	5	5			
Kosten des technischen Bureau's, der Bauschreibereien	1027	21	6			
Aerzte, Medikamente u. Verpflegung	662	3	5			
Baupolizei	104	—	—			
				14346	14	—
7. Maschinen:						
Anschaffung (Anzahlung auf Lokomotive)	18115	16	—			
Gehalte und Löhne	38	19	6			
Hülfsmaschinen u. sonstige Werkzeuge	1175	4	—			
				19329	9	6
8. Haupt=Verwaltung:						
a. Direktorium:						
Gehalte der Direktoren, des Bevollmächtigten	3632	15	—			
Reisekosten und Diäten	307	27	3			
Bureaukosten	601	16	8			
Druck=Insertionskosten und Porto	1855	17	4			
				6460	16	5
b. Ausschuß:						
Reisekosten und Diäten	654	3	8			
Insertionen, Porto und Kopialien	72	—	6			
				726	4	4
9. Aufwand bei General=Versammlungen	—	—	—	62	—	—
10. Provisions=Konto (bei Einzahlungen)	—	—	—	426	5	—
11. Kohlenwerk am Kummersberge .	—	—	—	18250	—	—
12. Restauration am Bahnhof Zittau	—	—	—	2596	1	4
13. Zinsen=Konto	—	—	—	10027	11	—
Summe der Ausgaben	—	—	—	600746	16	1

Bis 1. August 1846 waren auf die ausgegebenen 20000 Interims=Aktien 40 Prozent eingezahlt. Es waren jedoch bei der zweiten Einzahlung 30, bei der dritten 111 und bei der vierten 198 Interims=Aktien uneingelöst geblieben.

Der höchste Kours der Aktien war: 105¾, der niedrigste: 56, der jetzige (8. November 1846): 57.

In Bezug auf die Frage: ob das Anlagekapital ausreichend sein werde oder nicht? führt das Direktorium in dem am Schlusse des Jahres 1845 erstatteten Berichte Nachstehendes an: „Sollte wider Erwarten das Letztere

eintreten, so möchte dies in der That nicht Wunder nehmen, wenn man die durch den enormen Bedarf hervorgebrachte, so außerordentliche Steigerung der Eisenpreise und Maschinen, so wie die Erhöhung aller Materialien und Löhne in Berücksichtigung zieht."

d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältnisse.

Da dieselben in der vorstehenden Beschreibung der Richtung der Bahn ihre Erledigung gefunden haben, so sei hier nur noch erwähnt:

1. Daß 1 : 90 das stärkste Steigungs-Verhältniß ist, welches jedoch nur einmal auf 2350 Ellen Länge vorkommt, und zwar als Steigung nach dem Bahnhofe Herrnhut hinauf, nach vorhergehendem sehr günstigen Profile;
2. daß der kleinste Krümmungs-Halbmesser 800 Ellen hat, welcher jedoch nur vor dem Bahnhofe Löbau Anwendung finden wird. In der freien Ebene beträgt er nicht unter 1000 Ellen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Breite des Planums ist durchgängig für Doppelbahn mit 14 Ellen Breite angenommen, die Böschungen der Dämme 1½fach. In den Einschnitten sind von 3 zu 3 Ellen senkrechter Höhe, bei gleichfalls 1½facher Böschung, 1 Elle breite Bermen festgesetzt. Die Gräben in den Einschnitten erhalten 1 Elle Tiefe und Breite und werden ebenfalls 1½fach geböscht; an ihren äußern Seiten erhalten dieselben eine Berme von 1 Elle Breite.

Obschon fast bei jeder Gebirgsbahn (unter welche Kategorie auch die Löbau-Zittauer gehört) im Profile ein fortwährendes Onduliren des Terrains Statt findet, und dieselbe somit eine Kette von Aufdämmungen, Brücken und Einschnitten bildet, welches nur in seltenen günstigen Fällen durch flache Thalseiten oder Hochebenen unterbrochen wird, so treten doch besonders einzelne Stellen, wie Einschnitte auf Wasserscheiden, Ueberbrückungen bedeutender quer durchlaufender Thäler, das Uebersetzen von einer Thalwand auf die andere, oder Durchschneiden der einzelnen Höhenzüge 2c. als Hauptschwierigkeiten hervor. Die Löbau-Zittauer Bahn hat deren gleichfalls mehrere, und zwar nicht unbedeutende. Die hauptsächlichsten sind:

1. Die Uebersetzung des Schülerthales bei Hörnitz mit etwa 700 Ellen Länge und 25 Ellen größter Höhe — 100 Ellen davon werden Brücke (3 Bogen à 25 Ellen Spannweite), das übrige aber Damm, jedoch theilweise mit Futtermauer.
2. Die Uebersetzung des Mandauthales unterhalb des Dorfes Scheibe mit etwa 400 Ellen Länge und 18 Ellen größter Höhe. — Die Brücke erhält 180 Ellen Länge, und zwar ein Bogen mit 28 Ellen Spannweite, die übrigen 5 mit 25 Ellen.
3. Die zweite Uebersetzung des Mandauthales oberhalb des Dorfes Scheibe mit etwa 600 Ellen Länge und 27 Ellen größter Höhe. — Die Brücke ist gleich der vorigen.

4. Die Uebersetzung des Spitzkunnersdorfer Thales mit etwa 800 Ellen Länge und 22 Ellen größter Höhe. — Erhält nur 2 Brückenbogen für die Bach und einen Kommunikationsweg.
5. Die Uebersetzung des Landwasser=Thales in Oberoderwitz mit etwa 600 Ellen Länge und 21 Ellen größter Höhe. — Der Viadukt erhält 5 Bogen von 20 Ellen Spannweite; zu gleicher Zeit erscheint die Ueberbrückung der Neusalzer Chaussee, jedoch abgesondert, in demselben Thale.
6. Der Durchstich des Rückens bei Ninive mit etwa 1400 Ellen Länge und 28 Ellen größter Tiefe.
7. Die Uebersetzung des Oberruppersdorfer Thales mit etwa 700 Ellen Länge und 31,5 Ellen größter Höhe. — Der Viadukt erhält 5 Bogen von 20 Ellen Spannweite.
8. Die Uebersetzung des Petersthales vor Herrnhut mit fast 40elliger Höhe und 350 Ellen Länge. — Die Brücke erhält 5 Bogen zu 27 Ellen Spannweite.
9. Die Aufdämmung vor dem Bahnhofe Herrnhut mit etwa 1300 Ellen Länge und 25 Ellen größter Höhe.
10. Der Einschnitt auf der Wasserscheide zwischen dem Kottmarberge und dem Forsthause mit etwa 2600 Ellen Länge und 19 Ell. größter Tiefe.
11. Die Uebersetzung des Oberkunnersdorfer Thales (incl. Seitenthal) von etwa 2000 Ellen Länge und 32 Ellen größter Höhe.
12. Die Uebersetzung des Großschweidnitzer Thales mit etwa 1100 Ellen Länge und 33 Ellen größter Höhe.
13. Die Durchschneidung des anstoßenden Bergrückens mit etwa 1000 Ellen Länge und 30 Ellen größter Tiefe.
14. Der Einschnitt zwischen dem Fuchs= und dem Nonnenberge mit etwa 1400 Ellen Länge und 22 Ellen größter Tiefe. Endlich
15. Die Uebersetzung des Altlöbauer Thales mit etwa 800 Ellen Länge und 27 Ellen größter Höhe.

Für den Oberbau ist das System massiver gewalzter Schienen von der Form ⊥, auf Querschwellen ruhend, gewählt worden. Die Schienen sind von der New British Iron Komp. in Wales bezogen, halten 18 engl. Fuß größte Länge, wiegen 60 bis 61 Pfund pro Yard, haben in der Mitte auf jeder Seite des Fußes zwei Kerben für die Hakennägel und kosten frei an Bord in Newport 12 Lstr. 15 Sh. pro Ton bei 3 Proz. Rabatt.

Unter den Zusammenstoß zweier Schienen kommt eine schmiedeeiserne, mit an der äußern Seite aufgenietetem Rande und 4 Löchern für die Hakennägel versehene Platte zu liegen. Die Hakennägel sowohl als auch die Schienenplatten sind von Harkorten in Westphalen geliefert. Die 18 engl. Fuß langen Schienen erhalten, je nach der Geneigtheit der ansteigenden Flächen, 8 bis 9 kieferne Querschwellen von 8 Fuß Länge, 8 Zoll Höhe und 8 bis 10 Zoll Breite zur Unterstützung, welche letztere auf einer Bettung von Kies, Grand oder klein geschlagenen Steinen ruhen. Die Schienenstöße werden abwechselnd gelegt, so daß dem Zusammenstoß zweier Schienen jedesmal die Mitte einer Schiene gegenüber liegt. Die Spurweite ist die gesetzlich vorgeschriebene von 4 Fuß 8½ Zoll engl.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebsmittel.

Die Mitglieder des Direktoriums und des Ausschusses, so wie die Namen der Oberbeamten sind folgende:

I. Direktorium.

v. Nostitz-Drzewiecki, Ober-Zoll-Inspektor, Vorsitzender.
Exner, Kaufmann, Stellvertreter desselben.
Helfft, Kaufmann: sämmtlich in Zittau.

II. Ausschuß.

Just, Bürgermeister in Zittau, Vorsitzender.
Auster, Stadtgerichtsrath in Zittau, Vicevorstand.
Groß, Kaufmann, in Zittau.
Schulz, Kaufmann, desgl.
Püttner, Kaufmann, desgl.
Just, Stifts-Syndikus, desgl.
Weidisch, Ober-Stadtschreiber, desgl.
Püschel, Stadtrath, desgl.
Becker, Knopfmachermeister, desgl.
Burghausen, Kupferschmidtmeister, desgl.
v. Nostitz-Drzewiecki, Rittmeister auf Wendisch-Paulsdorf,
v. Kyaw auf Hainewalde.
Friedrich, Bürgermeister in Löbau.
Hennig, Kaufmann und Stadtrath.
v. Beschwitz, Oberlieutenant, auf Groß-Schweidnitz.
Schneider, Oekonomie-Inspektor in Reibersdorf.
Gühler, Rittergutspachter in Ullersdorf.
Kölbing, Kaufmann in Herrnhut.

III. Oberbeamte.

Halbauer, Bevollmächtigter.
Rachel, Ober-Ingenieur.
Tauberth, Maschinenmeister und Sektions-Ingenieur.
Hempel, Architekt; sämmtlich in Zittau.

Die Lokomotive werden ganz nach demselben Systeme gebaut, wie die der Sächsisch-Schlesischen Bahn, und zwar nach Stephenson's neuem Patent, mit 12füßigen Kesseln und 4 gekuppelten Rädern von 60 Zoll Durchmesser, so wie 14zölligen Außenseite-Cylindern mit 22 Zoll Kolbenhub. Die Société John Cockerill zu Seraing bei Lüttich liefert 5 Lokomotive, und zwar so, daß zwei Ende Juli 1846, zwei andere zu Ende des März, und die letzte spätestens Ende Juni 1847 bei Vermeidung von 500 Franken Konventionalstrafe für jede Woche und jede Maschine in Seraing zur Versendung bereit stehen. Sollte noch eine sechste Maschine unmittelbar nach Ablieferung der beiden ersten definitiv in Auftrag gegeben werden, so wird diese, als mit in dem Kontrakte begriffen, angenommen und gleichzeitig mit der fünften zur Verfügung gestellt. Für jede in aller Hinsicht vollständig gelieferte Maschine, deren Gewicht wenigstens 17 Tons = 340 Ztr. betragen muß, sind, mit Inbegriff der Verpackungskosten und der Verladung, jedoch ohne Reservetheile, 41000 Fr. oder 11030 Thlr. zu zahlen.

Die sonstigen Transportmittel werden von der Wagenbau-Anstalt der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft zu Leipzig geliefert, und zwar:

a. 5 sechsrädrige kombinirte Personenwagen 1. u. 2. Klasse, à 2480 Thlr.
b. 12 sechsrädrige dergleichen 3. Klasse, à 1860 Thlr.
c. 4 vierrädrige dergleichen 3. Klasse, à 1150 Thlr.
d. 2 sechsrädrige Post- und Gepäckwagen, à 1620 Thlr.
c. 3 vierrädrige Packwagen, à 620 Thlr.,
f. 2 achträdrige Packwagen, à 1500 Thlr.,
g. 5 sechsrädrige Lowrys (offene Frachtwagen), à 296 Thlr., und
h. 5 vierrädrige dergleichen, à 250 Thlr.,

überhaupt 38 Wagen, nach den bewährtesten Mustern und mit allen erprobten Verbesserungen versehen, jedoch unter Vorbehalt der eigenen Anschaffung der Achsen und Räder.

Anlangend die Personenwagen, von denen 3 der mit a und 3 der mit b bezeichneten bis Mitte September 1846, die übrigen spätestens Ende Mai 1847 zur Disposition stehen müssen, so werden, mit Hinsicht auf den muthmaßlich zu erwartenden Verkehr, die Koupé's 1. Klasse 40, die Koupé's 2. Klasse 200 und die Koupé's 3. Klasse 840, in Summa 1080 Personen fassen, auch die Wagen 3. Klasse, den jetzigen Anforderungen entsprechend, insgesammt mit Verdeck versehen werden.

Wegen der zu allen diesen Wagen erforderlichen Räder und Achsen ist man mit den Werkstätten von Michiels u. Komp. in Eschweilerau bei Aachen, von Egells in Berlin, von Harkort in Harkorten und zu Zorge im Herzogthum Braunschweig in Unterhandlung getreten.

Aus einem im Anfange des Jahres 1845 erschienenen Schriftchen: „Die Löbau-Zittauer Eisenbahn in ihrer Rentabilität, mit Benutzung amtlicher Quellen beleuchtet", heben wir Nachstehendes über

h. Wahrscheinliche Rentabilität der Bahn

hervor.

„Die Zweigbahn von Löbau nach Zittau geht durch den bevölkertsten Theil Europa's, ja der ganzen Erde, nach dem Zeugniß des bewährten Statistikers Albert Schiffner (vergl. dessen Beschreibung von Sachsen, Seite 36, 38), und gewährt sonach um so mehr günstige Chancen für ihre Rentabilität, als der von ihr durchschnittene südliche Theil der Oberlausitz theils in sich selbst, theils wegen des Grenzverkehrs mit Böhmen, zu den ersten Landstrichen in Produktion wie Konsumtion gehört, wie denn namentlich in Zittau das wichtigste Haupt-Zollamt Sachsens sich befindet.

„Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß von der Gesammtbevölkerung der Oberlausitz an circa $\frac{1}{4}$ Million mindestens 200000 Menschen auf den südlichen Theil der Lausitz, den eigentlichen Bahnbezirk kommen.

„Ganz nahe an der von den beiden Städten Löbau und Zittau begrenzten Bahnlinie liegen die volkreichsten und gewerbfleißigsten Dörfer der Erde, z. B. Großschönau, Oderwitz, Eibau, Ebersbach, Kunnersdorf u. s. w., deren Bewohner sowohl unmittelbar durch ihre Gewerbsverhältnisse, wie durch den mittelbar daraus erwachsenen Wohlstand einen steten nachhaltigen Personen- und Gütertransport sichern.

„Eben so wesentlich sind die Verkehrsverhältnisse mit dem angrenzenden Böhmen, da gerade an der Lausitzer Grenze die volkreichsten und gewerbfleißigsten Städte und Dörfer des ganzen Böhmerlandes — wir nennen nur Reichenberg und Warnsdorf — sich finden.

„Die zu erwartenden Einnahmen berechnen sich wie folgt:

„Jetzt fahren wirklich auf der Strecke 106 Personen täglich.

„Diese Anzahl, durch den künftigen Eisenbahnverkehr fünffach erhöht, giebt täglich

530 Personen.

„Davon würden pr. Eisenbahn reisen:

			Thlr.	Ngr.
1 Theil in 1. Klasse	— 35 Personen	à 26 Ngr.	30	10
5 „ „ 2. „	— 180 „	à 20 „	120	—
9 „ „ 3. „	— 315 „	à 13 „	136	15
	530	pr. Tag	286	25
		oder jährlich	104694	5

„Jetzt werden auf dieser Strecke befördert: 427440 Ztr. Güter à 3 Ngr. pro Zentner macht 42744 Thlr., also Gesammt-Einnahme jährlich 147438 Thlr. 5 Ngr.

„Es ist jedoch mit Sicherheit vorauszusagen, daß der gegenwärtige Güterverkehr in Zukunft noch ungemein steigen muß, wenn man berücksichtigt, welchen Reichthum von trefflichen Braunkohlen das weite Zittauer Thal enthält, der in der Löbauer Gegend gänzlich gebricht, welche Massen Hölzer aus Böhmen angeführt, welche Quantitäten Getreide zwischen Görlitz, Löbau und Zittau verfahren werden.

„Der Baukosten-Anschlag für Vorarbeiten, Boden-Erwerbung, Unterbau, Gebäude, Oberbau, Maschinen, Wagen, Coaksbereitungs-Anstalt, Ingenieur, Administration ist veranschlagt auf 1,942000 Thlr.*), wovon jedoch wegen Verminderung der Dämme, Einschnitte und Brücken nach einem neuen Nivellement 200000 Thlr. erspart werden; reduzirt sich also auf 1,742900 Thlr.

„Die Betriebskosten für Zugkraft, Bahn- und Wagen-Unterhalt, so wie Verwaltungskosten betragen, bei 6 Fahrten täglich à 6 Wagen, jährlich die Summe von 42800 Thlr.

Bilance.

	Thlr.	Ngr.
Bausumme	1,742900	—
Zinsen auf die successiven Einzahlungen hierauf während dreijähriger Bauzeit à 4 Proz. . .	112636	—
Totalsumme des Baukapitals	1,855536	—
Jahres-Einnahme	147438	5
Jahres-Ausgabe:		
Betriebskosten, Bahn-Unterhaltung und Verwaltungskosten	42500	—
Ueberschuß pro Anno	104938	5

*) Diese Zahlen stimmen zwar mit den S. 321 angegebenen nicht überein; wir haben jedoch in dem wörtlich hier Angeführten nichts geändert, da dies doch nur Wahrscheinlichkeits-Berechnungen sind.

„Hieraus ergiebt sich eine

Dividende von etwa $5\frac{2}{3}$ Prozent.

„Daß in vorstehenden Berechnungen die Einnahme jedenfalls zu niedrig, die Ausgabe aber zu hoch angeschlagen worden, wird der Erfolg lehren."

Wegen der zum Anschlusse an die Thüringische Bahn nöthigen Anschlußbahn von Leipzig aus, welche unter dem Namen:

7. Leipzig-Dürrenberger Eisenbahn

(Seite 1630.)

in das unter Mitwirkung des Staats auszuführende Sächsische Eisenbahnsystem in der ständischen Schrift vom 19. August 1843 aufgenommen worden, ist zwar eine definitive Vereinigung mit der Königl. Preußischen Regierung noch nicht zu Stande gekommen, die Sächsische Regierung, welche sich die Förderung und baldige Verwirklichung dieses Projektes möglichst angelegen lassen sein wird, glaubt aber, wie sie der Ständeversammlung mitgetheilt hat, der Geneigtheit der Königl. Preußischen Regierung in dieser Beziehung nach den vorliegenden, wenn auch zur Zeit nur mündlichen Erklärungen, versichert sein zu können, wenn auch die Königl. Preußische Regierung die weitere Verhandlung hierüber bis nach Vollendung der Thüringischen Eisenbahn auf der Strecke von Halle bis Weißenfels (ist bereits unterm 6. Juni 1846 geschehen) ausgesetzt sein lassen will.

In der am 18. Mai 1846 zu Halle abgehaltenen General-Versammlung der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft kam die Ausführung einer Sächsischen Bahn von Leipzig aus zum direkten Anschluß an die Thüringische Eisenbahn ebenfalls zur Sprache und wurde beschlossen, die deshalb nöthigen Vorarbeiten, Erörterungen und weitern Verhandlungen vorerst der Direktion der gedachten Gesellschaft anheimzugeben.

In den Sächsischen und Anhaltischen Herzogthümern.

8. Obermain-Werra- oder Weser-Eisenbahn.

Von Lichtenfels über Koburg, Hildburghausen, Meiningen nach Gerstungen, zur Verbindung mit der Thüringischen Eisenbahn.

Dies bereits durch Staatsvertrag zwischen der Großherzoglich Sachsen-Weimarschen, Herzoglich Sachsen-Meiningenschen und Herzoglich Sachsen-Koburg-Gothaischen Staatsregierung unterm 19. August 1842 gesicherte Projekt, wie Seite 1631 das Nähere ersichtlich ist, ruhte, namentlich wegen Verzögerung des Zustandekommens der Thüringischen Eisenbahn bis zum Frühjahr 1845, wo es von den betheiligten Staatsregierungen wieder aufgenommen wurde.

Im März 1845 traten nämlich Kommissarien der oben erwähnten Staaten mit denen der Königl. Baierischen Regierung in München zusammen, um über die Richtung der Bahn das Nähere zu beschließen.

Die desfallsigen Verhandlungen führten unterm 4. Juni 1845 zum Abschluß des nachstehenden Staatsvertrages, dessen Ratifikation von Seiten der betheiligten Regierungen am 4. Dezember 1845 erfolgte.

Die Königl. Baierische Regierung einerseits, dann die Großherzoglich Sachsen-Weimar-Eisenachsche, die Herzoglich Sachsen-Meiningsche und die Herzoglich Sachsen-Koburg- und Gothasche Regierung andererseits in der Absicht, den öffentlichen Verkehr durch die Herstellung einer vollständigen Eisenbahn-Verbindung von der oberen Maingegend bis zu der Wesergegend zu erleichtern und zu befördern, sind zu diesem Zwecke über folgende Punkte übereingekommen:

Art. 1.

Die Königlich Baierische Regierung verpflichtet sich zu der Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung auf ihrem Gebiete, von der Ludwigs-Süd-Nordbahn in der Gegend bei Lichtenfels ausgehend, bis an die Grenze des Herzoglich Sachsen-Koburg- und Gothaschen Gebietes zum Anschlusse an diejenige Eisenbahn, welche nach Inhalt des zwischen Sr. Maj. dem Könige von Preußen, Sr. Königl. Hoh. dem Kurprinzen und Mitregenten von Hessen, Sr. Königl. Hoh. dem Großherzoge von Sachsen-Weimar-Eisenach und Sr. Hoh. dem Herzoge zu Sachsen-Koburg und Gotha errichteten Vertrages vom 20. Dezember 1841, im Einverständnisse mit Sr. Hoh. dem Herzoge von Sachsen-Meiningen, auf der Linie von Karlshafen über Kassel, Meiningen, Hildburghausen und Koburg, und von da in der Richtung nach Bamberg hin hergestellt werden soll.

Die nähere Vereinigung hinsichtlich des Uebergangspunktes an der Grenze des Königl. Baierischen und des Herzogl. Sachsen-Koburgschen Gebietes bleibt besonderer Verabredung nach den Ergebnissen der technischen Untersuchung durch Bevollmächtigte der beiden Regierungen vorbehalten.

Die Königl. Baierische Regierung verbindet sich, den Bau dieser Bahnstrecke längstens bis zur Beendigung des Baues der Bahn vom Karlshafen über Kassel, Meiningen, Hildburghausen und Koburg an die Baierische Grenze ihrerseits in Ausführung zu bringen.

Art. 2.

Die Königl. Baierische Regierung wird dafür Sorge tragen, daß das für die Baierischen Eisenbahnen überhaupt angenommene Maaß der Spurweite von 4 Fuß 8½ Zoll englischen Maaßes im Lichten der Schienen auch bei der Herstellung der vorgedachten Bahnstrecke zum Anschlusse an die nach demselben Maaßverhältnisse der Schienengeleise einzurichtenden übrigen Theile der Bahn über Koburg bis Karlshafen beobachtet, und überhaupt, so viel thunlich, auf Uebereinstimmung der Konstruktions-Verhältnisse für den Zweck einer Hauptbahn der Bedacht genommen werde.

Die Strecke der Bahn von Koburg bis zu dem Anschlußpunkte an die von Bamberg nach Hof führende Eisenbahn soll in Beziehung auf Grunderwerb und Kunstbauten für Doppelgeleise vorbereitet, vorerst aber nur die Herstellung eines Geleises bewirkt werden.

Sobald der Verkehr und die ungestörte Beförderung der ankommenden Bahnzüge es erfordert, wollen die betheiligten Hohen Regierungen das Doppelgeleise zwischen Bamberg und Koburg legen lassen.

Das Nähere hierüber bleibt anderweiter Vereinigung der zunächst betheiligten beiden Regierungen vorbehalten.

Art. 3.

Die Hohen Regierungen werden gegenseitig dafür Sorge tragen, daß in den Betrieb der in Folge des gegenwärtigen Vertrags in Zusammenhang kommenden Bahn zur Verbindung der Main- mit der Wesergegend die dem Zwecke der Beförderung und Erleichterung des Verkehrs entsprechende Uebereinstimmung und Gleichförmigkeit gebracht werde, und hiernach in gegenseitigem Einverständnisse dasjenige anordnen lassen, was zu einem zweckmäßigen und gesicherten Ineinandergreifen der Transporte auf der Bahn gereichen kann. Zu diesem Behufe ertheilen sie sich gegenseitig die Zusicherung, den Plan für die Fahrten auf der Bahn mit Rücksicht auf diesen Zweck nach vorhergegangener Verständigung festzusetzen, insbesondere der von dem Main nach der Weser führenden Bahn einen selbstständigen, dem Zwecke einer Hauptbahn entsprechenden Betrieb in ihren Gebieten dadurch zu sichern, daß ein Aufenthalt der Züge an den Anschlußpunkten bei Lichtenfels sowohl als an der Thüringer Bahn nach Meiningen und weiter in aller Weise nach Befinden durch Herstellung von Doppelgeleisen und Separatzügen vermieden werden, auch, soviel an ihnen liegt, dahin zu wirken, daß eine gleich schnelle Beförderung jener Züge auf der Thüringschen Bahn und auf der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn eintrete.

Demgemäß werden diejenigen Regierungen, in deren Gebieten die Bahn durch Privat-Unternehmer ausgeführt wird, sich die entsprechende Einwirkung auf die Anordnung und Aenderung der Fahrten vorbehalten.

Insbesondere aber wird wegen einer möglichst übereinstimmenden Einrichtung des Betriebes auf der Bahnstrecke von Koburg bis Lichtenfels durch Kommissarien der zunächst betheiligten beiden Regierungen Vereinbarung getroffen werden.

Art. 4.

Die Bestimmungen, welche die Hohen Theilnehmer an dem im Eingange gegenwärtiger Uebereinkunft angeführten Vertrage vom 20. Dezember 1841 unter sich zu Gunsten des Postverkehrs getroffen haben, sollen auch den Postverbindungen der bei gegenwärtigem Vertrage konkurrirenden Hohen Regierungen auf der Eisenbahn von Bamberg über Koburg und Meiningen bis zu dem Anschlußpunkt an die Thüringer Bahn zu Statten kommen, unbeschadet der unter diesen Regierungen und deren Postverwaltungen bestehenden vertragsmäßigen Bestimmungen oder noch zu treffenden besondern Verabredungen.

Art. 5.

Bei Regulirung der Bahntarife soll als leitender Grundsatz gelten, daß dadurch der Verkehr und die Frequenz der Bahn, soweit es mit einem angemessenen Bahn-Ertrage vereinbar ist, möglichst erleichtert werde.

Der Tarif für die Bahnstrecke von Koburg bis Lichtenfels soll nach vorgängiger Verständigung zwischen den Behörden der beiden hierbei zunächst betheiligten Regierungen besonders festgesetzt, und dasselbe Verfahren auch bei Abänderung desselben beobachtet werden.

Art. 6.

Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll weder in Ansehung der Beförderungspreise noch hinsichtlich der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden, na-

mentlich sollen die aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des andern Staates übergehenden Transporte in keiner Beziehung ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Art. 7.

Um die zur Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit bei dem Bahnbetriebe erforderlichen Vorkehrungen und Anordnungen in Uebereinstimmung zu bringen, werden die Hohen kontrahirenden Regierungen hierüber eine gegenseitige Verständigung treffen, sowie überhaupt darauf Bedacht nehmen, daß für die Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung ein so viel möglich gleichförmiges Bahn-Reglement in Anwendung gebracht werde.

Art. 8.

Die Bestimmungen, welche die Hohen Theilnehmer an dem vorstehend angeführten Vertrage vom 20. Dezember 1841 in dem 9. Artikel desselben, Abs. 1 und 2, in Beziehung auf die Beförderung und Erleichterung der Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnissen, so wie von Militär-Effekten jeglicher Art auf der Halle-Kasseler Bahn getroffen haben, sollen auch für dergleichen Transporte gelten, welche auf der Bahn von Lichtenfels über Koburg, Hildburghausen, Meiningen und weiter bis zur Thüringischen Bahn, so wie in entgegengesetzter Richtung zu befördern wären.

Dabei wird wegen der Anwendung dieser Bestimmungen auf Bahnstrecken, die auf Staatsrechnung verwaltet werden, hinsichtlich der Beförderungskosten festgesetzt, daß von den Transporten, welche nicht der Militär-Verwaltung des eigenen Landes, sondern jener eines der andern Hohen Kontrahenten angehören, keine höheren Beförderungspreise oder Vergütungen entrichtet werden sollen, als auf den Bahnstrecken jener Gebiete zu entrichten sind, wo die Bahn auf Rechnung von Privat-Unternehmern verwaltet wird.

Art. 9.

Gegenwärtige, in vier Exemplaren ausgefertigte Uebereinkunft soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden sobald wie möglich, spätestens aber binnen vier Wochen, bewirkt werden.

München, den 4. Juni 1845.

Baierischer Seits ist bereits Anfang des Jahres 1846 den Ständen ein Gesetzentwurf wegen Beschaffung der zur Herstellung des auf Baierischem Gebiete belegenen 1 Meile langen Theils der Bahn erforderlichen Kosten (1,500000 fl. oder 857142 Thlr.) vorgelegt und genehmigt worden, und liegt es daher größtentheils nur an den Regierungen der Sächsischen Herzogthümer, wenn die Bahn nicht bald zur Ausführung kommt. Von diesen sind denn auch bereits Terrain-Untersuchungen zur Auffindung der günstigsten Bahnrichtung angeordnet und diese im Laufe der Jahre 1845 und 1846 zuerst vom Preußischen Bau-Inspektor Pickel und später vom technischen Vorstand des Baierischen Eisenbahnbaues, Regierungsrath Pauli, vorgenommen worden. Die hierbei gefundenen Resultate werden wir unter den folgenden Rubriken angeben.

Die meisten Schwierigkeiten wird aber wohl der Geldpunkt machen, welcher bei den jetzigen ungünstigen Börsen-Verhältnissen auch wahrlich keine Kleinigkeit ist. Die Folgen der langen Versäumniß werden hierbei sich zeigen

und rächen. Denn hätte man vor 6 oder 7 Jahren zu dem Baue der Main-Werrabahn Schritte gethan, so würde vielleicht die Sächsisch-Baierische Eisenbahn nie zu Stande gekommen sein. Hätte man nur vor zwei, ja nur vor einem Jahre die Sache auf dem Punkte gehabt, auf welchem sie jetzt steht, so würde man die erforderlichen Geldmittel entweder leicht durch Bildung einer Aktien-Gesellschaft oder durch eine Anleihe beschafft haben können, während jetzt Beides nur unter, für die betheiligten Regierungen sehr ungünstigen Bedingungen ins Werk gesetzt werden kann, obwohl die Bahn von der größten Wichtigkeit ist und sich auch in einer sehr günstigen Lage befindet. Zunächst tritt dieselbe zwar nur als Verbindung der Baierischen Ludwigs-Süd-Nordbahn mit der Thüringischen Bahn auf, indem sie zu Lichtenfels an jener und unfern Eisenach an dieser ihre Endpunkte hat. Allein durch die Bahnlinie von Eisenach über Kassel, Karlshafen, Hannover nach Bremen und Hamburg erscheint sie als Verbindung von ganz Baiern, namentlich Franken mit den Seehäfen Bremen und Hamburg. Bekannt ist, daß von den ältesten Zeiten der Hanse her in dieser Richtung stets der lebhafteste Verkehr stattfand, und daß der fränkische Handelsstand seine Verbindungen mit Nordamerika heute noch meistens über Bremen und Hamburg unterhält. — Bekannt ist ferner, daß die gewerbliche Industrie der südlichen Abdachung des Thüringer Waldes, wovon Sonneberg als der Mittelpunkt bezeichnet werden kann, und die Mittelfrankens in engster Verbindung stehen. — Bekannt ist endlich, daß der Thüringer Wald seine Bedürfnisse in Brodfrüchten nicht ganz erzeugt, sondern unter allen Umständen aus den getreidereichen Gauen des Mittel- und Ober-Mains ergänzt.

Die Erbauung der Main-Werra-Eisenbahn mit einer Zweigbahn nach Sonneberg, wie sie von den betheiligten Staatsregierungen verabredet ist, verspricht daher nicht nur die landwirthschaftliche und die lokale gewerbliche Industrie wesentlich zu erleichtern, sondern ist an sich ein Stück des großen, auf alter, fester Grundlage ruhenden Handelsweges von Franken nach den ersten Seehäfen Norddeutschlands, welchen neue Kombinationen schwerlich abzulenken vermögen. Es ist daher nur zu wünschen, daß alle Umstände sich bald so günstig gestalten, daß ein baldiger Angriff des Baues möglich wird.

b. Richtung und Länge der Bahn u. s. w.

Ueber die Richtung der Bahn ist unter den Sächsischen Regierungen eine Vereinbarung insbesondere dahin zu Stande gekommen, daß dieselbe, wenn nur immer möglich, von Lichtenberg (an der Ludwigs-Süd-Nordbahn) über Koburg, Oeslau, Schalkau und Eisfeld nach Hildburghausen, und von hier über Meiningen, Salzungen nach Gerstungen, ihrem Anschlußpunkte an die Thüringische und Friedrich-Wilhelms Nordbahn, dirigirt werde, und eine Zweigbahn von Oeslau über Neustadt nach Sonneberg erhalte. Bei der Richtung von Koburg über Oeslau, Schalkau und Eisfeld nach Hildburghausen ist die Regierung von Sachsen-Meiningen betheiligt, theils wegen der gewerblichen Industrie des Thüringer Waldes, theils wegen der erleichterten Abfuhr von rohen Mineralien, namentlich von Dachschiefer, deren Gewin-

nung und Verwerthung einen nicht unerheblichen Erwerbszweig bildet. — Eine andere, ebenfalls angeregte Richtung wäre die von Koburg direkt nach Hildburghausen, beiläufig der Richtung der gegenwärtigen Landstraße folgend.

Der Königl. Preußische Bau-Inspektor Pickel wurde von den Sächsischen Regierungen zur Ermittelung der Bahnlinie von der Baierischen Grenze bis zur Thüringer Bahn engagirt. Im September 1845 beendigte derselbe sein Geschäft, nahm darauf aber die Ausführung einer andern Bahn über sich. Pickel's Gutachten fiel gegen die Linie von Koburg über Schalkau und Eisfeld nach Hildburghausen aus. Meiningen, welches sich der erwähnten Bahnrichtung, wie oben erwähnt, besonders lebhaft annahm, beruhigte sich bei diesem Ausspruche nicht, veranlaßte vielmehr die Berufung eines andern unbetheiligten Technikers, um dessen Gutachten über die Ausführbarkeit einer Eisenbahn in der Richtung über Oeslau, Schalkau und Eisfeld zu vernehmen. Die Wahl fiel auf den technischen Vorstand des Baierischen Eisenbahnbaues, Regierungsrath Pauli.

Der Meiningensche Baurath Buttmann hatte bereits im Jahre 1845 die Gegend von Hildburghausen über Eisfeld gegen Schalkau in horizontale Schnittlinien mit 30 Fuß Vertikal-Abstand legen lassen. Pauli veranlaßte zuvörderst die Ergänzung dieser Aufnahmen bis gegen Koburg, und zwar mit 10füßigem Abstand der horizontalen Schnitt-Ebenen. Mit Hülfe dieser Terrainstudien fand Pauli die Eisenbahn in der aus kommerziellen und staatswirthschaftlichen Rücksichten in den Vordergrund gestellten Bahnrichtung nicht nur an sich, sondern auch in solchen Steigungsverhältnissen ausführbar, daß hierdurch das auf andern Theilen der Main-Werrabahn bestehende Steigungsmaximum nicht überschritten, folglich der Betrieb in keiner Weise belästigt wird.

Die Wasserscheide zwischen Werra und Main, und beziehungsweise der Itz, ist in der fraglichen Gegend von Jurakalk gedeckt, der aber nur 100 bis 150 Fuß mächtig ist. Unter diesem liegt der Keupersandstein und zunächst die rothen Keuperthonlager. Die beiderseitigen Wasserläufe haben sich bis dicht zur Wasserscheide hin tief eingegraben, so daß auf den ersten Blick die Unmöglichkeit zu erkennen ist, diese Wasserscheide anders als mittelst eines großen Einschnittes oder Stollens zu überschreiten. Auffallend tiefer als die Werra liegt die Itz, so daß in gleicher Entfernung von der Wasserscheide das Itzthal 438 Fuß*), das Werrathal aber nur 297 Fuß unter der Wasserscheide gefunden wurde.

Das Itzthal hat von Schalkau bis zum Einfluß der Effeld einen durchschnittlichen Fall von 1 : 100, von da an aber bis Koburg 1 : 200. Die Effeld, welche im Thüringer Wald ihren Ursprung hat, scheint auf die Thalbildung einen wesentlichen Einfluß gehabt zu haben. Die Steigung der

---

*) Von dem hier gebrauchten Maaße gehen 10 Fuß auf die Ruthe rheinisch, ein solcher Dezimalfuß ist daher gleich 1,2 Fuß rheinisch.

Thalsohle als Leitlinie für die Vertikal-Projektion zu nehmen und sich ihr möglichst nahe anzuschmiegen, erschien aus mehrfachen Gründen unzweckmäßig. Einmal wären dadurch die Arbeiten an der Wasserscheide um so beträchtlicher geworden, zum Andern sind mehrere Ortschaften, wie Oeslau, Schalkau ꝛc. bis dicht an die Wiesgründe des Thales gebaut, die Wiesgründe selbst aber sind sehr kostbar und ihre theilweise Inanspruchnahme wäre für die Landwirthschaft ein empfindlicher Verlust; sodann sind stellenweise die Bergabhänge am Fuße viel steiler und ihre Sinuositäten weit vorspringender als weiter oberhalb; endlich ist die Fortführung der Zweigbahn von Oeslau nach Sonneberg durch eine höhere Lage bei Oeslau wesentlich erleichtert. Diese Verhältnisse markirten schon auf dem Terrain mehrere Stellen für die Richtung und Höhenlage der Bahn.

Oben wurde bemerkt, daß nur im Itzthale, von dem Fuße des Wasserscheiderückens bis zur Effeld-Einmündung, der Gradient der Thalsohle etwa 1 : 100 beträgt, von da ab bis Koburg aber 1 : 200. Es lag daher die Wahl vor, entweder der — einschließlich der Zweigbahn nach Sonneberg — etwa 21 Meilen langen Bahn mit einigem Mehraufwande für die Ueberbrückung oder Aufdämmung der Seitenthäler eine gleichmäßige Maximalsteigung von 1 : 150 auf allen Theilen der Bahn zu geben, oder aber zur Erringung einiger Vortheile auf 2¾ Stunden Länge eine selbstständige Steigung von 1 : 100 zu interpoliren. Obwohl dergleichen Steigungen, wenn sie namentlich auf sehr langen Strecken unvermeidlich sind, Niemand scheuen wird, so dürfte es doch nicht zu rechtfertigen sein, allein wegen einer kurzen Strecke von nicht ganz 3 Stunden den Dienst auf einer 40 Stunden langen Linie mit einer abnormen Steigung zu belästigen, welche ohne sehr bedeutenden Mehraufwand beseitigt werden kann. Pauli begutachtete aus diesen Gründen auch im Itzgrunde die Durchführung von 1 : 150 als größte selbstständige Steigung. Der Mehraufwand ergiebt sich fast ausschließlich aus der höheren Ueberbrückung und Aufdeichung einiger Seitenthäler, da die Bahnlinie im Uebrigen sich an die Bergabhänge anschmiegt.

Bau-Inspektor Pickel hatte auf der Bahnabdachung von dem Kulminationspunkte gegen Koburg auf 3558 Ruthen oder 3½ Stunden Länge 1 : 100 und auf weitere 1372 Ruthen oder 1⅓ Stunden Länge 1 : 130 gefunden. Der Grund der Abweichung dieses Resultats von dem eben angegebenen liegt darin, daß Pauli eine Linie wählte, welche zwischen gleichen Punkten um 1581 Ruthen oder 33 Prozent mehr Entwickelungslänge ergab. Das Itzthal beschreibt nämlich von der Wasserscheide nach Koburg einen Bogen, dessen Konvexe gegen Osten liegt. Pauli wählte zur Entwickelung seiner Linie die linkseitige längere Thalseite; Pickel dagegen hatte als Bahnlinie in dem zurückgelassenen Plane mehrere lange gerade Sehnen des rechtseitigen kürzeren Bogens angegeben, die durch Kurven in Verbindung gebracht waren. Von einer auf diese Weise in einem sehr wechselnden Terrain abgesteckten Linie kann man zwar nirgends Berücksichtigung der Oekonomie erwarten, und es giebt das nach dieser Absteckung aufgenommene Längenprofil kein Bild von den Arbeiten, welche die Gestaltung des Ter-

rains unerläßlich erfordert. Pauli nahm aber von der rechten Seite des Itzthales — eine kurze Strecke unfern Koburg ausgenommen — ganz Umgang, als er sich überzeugte, daß die Terrainbewegungen auf derselben nicht geringer sind als auf der linken; daß mit Einschluß der Zweigbahn nach Sonneberg, welche ohnehin von der linken Thalseite abgeht, die ganze Mehrlänge gegen die Pickelsche Linie nur 703 Ruthen beträgt, und mit dieser die weit günstigeren Steigungs-Verhältnisse, so wie die unmittelbare Berührung von Schalkau erkauft werden konnten. Auch im Werrathal sah sich Pauli veranlaßt, Abweichungen von der Pickelschen Linie zu begutachten. Pickel hatte die Bahnlinie bei Eisfeld über das Werrathal geführt, und von da über ein sehr undulirendes, von vielen zum Theil beträchtlichen Wasserläufen durchfurchtes Terrain auf der rechten Werraseite nach Hildburghausen dirigirt. Die linke Thalwand bietet dagegen von Eisfeld bis Schackendorf ein auf große Längenausdehnung ganz gleichmäßig geneigtes Gelände, das nur durch zwei Seitenwasserläufe unterbrochen ist. Wollte man sich entschließen, die Station auf etwa 360 Ruthen von Eisfeld entfernt anzulegen, so könnte auch der Uebergang über eines dieser Seitenthäler vermieden werden. Von Schackendorf ab ist man genöthigt, die linke Thalwand der Werra zu verlassen, da das Dorf Veilsdorf die weitere Benutzung desselben unthunlich macht und Hildburghausen nicht anders als auf der rechten Thalseite passend berührt werden kann.

Die Länge der Bahn wird ungefähr 40 Stunden oder 20 geographische Meilen betragen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Die Kosten der Bahn sind auf etwa 13 Mill. Gulden oder 7,428571 Thlr. veranschlagt; da jedoch eine spezielle Berechnung noch nicht Statt gefunden hat, so kann dieser Anschlag eben so gut zu hoch gegriffen als zu niedrig angenommen sein. Die Durchschnittskosten einer Meile würden sich hiernach auf 371428 Thlr. herausstellen, eine im Verhältniß der zu überwindenden Schwierigkeiten nicht bedeutende Summe.

d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältnisse.

Das Längenprofil der Bahn in der angegebenen Linie dürfte sich in der Richtung von Koburg nach Hildburghausen, und zwar in der Nähe des zum Palais des Prinzen Ernst gehörigen Gartens beginnend, gestalten wie folgt:

775	Ruthen	mit	1 : 211 Steigung,
189	"	"	1 : 201 "
509	"	"	1 : 169 "
304	"	"	1 : 127 "
170	"	"	horizontal, Station Oeslau,
2910	"	"	1 : 150 Steigung,
240	"	"	1 : 120 "
100	"	"	horizontal, Station Schalkau,
1050	"	"	1 : 150,

328	Ruthen	mit	1 : 200 Stollen,
303	"	"	1 : 150,
586	"	"	horizontal, Station Eisfeld,
1864	"	"	1 : 151 Neigung,
1152	"	"	1 : 1140 "
565	"	"	1 : 250,
133	"	"	horizontal, Station Hildburghausen.

Die beiden Strecken mit 1 : 120 und 1 : 127 Steigung sind zu kurz, um als selbstständige Steigungen betrachtet werden zu können. Sie wurden angewendet, um die vorausgehenden Aufdämmungen möglichst niedrig zu halten, und können angewendet werden, weil eine Station unmittelbar darauf folgt.

Bei der generellen Tracirung ließ sich erkennen, daß Krümmungs-Halbmesser unter 2000 Fuß oder 170 Ruthen sich vermeiden lassen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Ueber die Art des Bahnbaues ist bis jetzt noch nichts festgestellt, dagegen sind die vorzüglichsten Bauten, wie folgt, ermittelt:

1) Der Einschnitt mit Stollen an der Wasserscheide zwischen Katzberg und Hayd, im Ganzen 750 Ruthen lang. Bei einer größten Höhe des offenen Einschnittes beträgt dessen Länge auf der Seite gegen die Werra 273 Ruthen und auf der Seite gegen die Itz 149 Ruthen, die Länge des Stollens aber 328 Ruthen. Diese ganze Strecke mußte gegen die Itz geneigt und der Bahnkulminationspunkt noch 500 Ruthen in das Wassergebiet der Werra verlegt werden, um für die Itzthalseite mehr Entwickelungslänge zu bekommen. Die Neigung des offenen Einschnittes wurde zu 150, die des Stollens aber zu 1 : 200 angenommen, da in demselben die Schienen nie von dem Regen gereinigt werden und die Niederschläge von Dampf, mit den Aschenabfällen ꝛc. dieselben schlüpfriger erhalten als im Freien.

2) Der Aufdämmungen oder Viadukte über Seitenthäler auf der Itzthalseite sind bis Oeslau auf 4 Stunden Länge im Wesentlichen zwölf, deren Höhen bis zu Effeld zu- und von da wieder abnehmen. Deren größte Höhen und Längen sind wie folgt:

Größte Höhe. Fuß.	Größte Länge. Ruthen.	
53	140	(Itzgrund bei Bachfeld),
45	140	
28	110	
64	111	bei Schalkau,
55	106	bei Schalkau,
76	142	Grümpenthal,
53	50	
87	175	Effeld-Thal,
83	188	Fischbach-Thal,

Größte Höhe. Fuß.	Größte Länge. Ruthen.	
66	72	bei Mittelberg,
49	109	Waltersdorf,
31	81.	

Dicht vor Oeslau muß ein Einschnitt von 49 Fuß größter Tiefe und 244 Ruthen Länge angelegt werden, um einen stark gewundenen Vorkopf abzuschneiden.

Von Oeslau bis Koburg sind drei Richtungen ausführbar; welche derselben die mindesten Kosten veranlassen wird, muß eine vergleichende Berechnung zeigen. Man kann nämlich entweder dicht bei Oeslau über das Itzthal setzen und auf dem rechten sehr günstigen Gehänge bis Koburg bleiben, oder man überschreitet bei Oeslau die Röten, bleibt links bis zum Waldsachsener Grund und setzt vor diesem erst über den Itzgrund; oder endlich man überschreitet auf der linken Seite auch noch den Waldsachsener Grund und bleibt auf dieser bis dicht vor Koburg. Im ersten Fall ist der Itz-Uebergang am höchsten und kürzesten, auch muß ein Theil der Außen-Anlagen des Herzoglichen Parkes Rosenau berührt werden; alle andern Uebergänge dagegen fallen weg. Auf dieser Linie dürften die Kosten die mindesten sein.

3) Der Aufdämmungen und Ueberbrückungen im Werragebiete sind weniger, und zwar bis jenseits Schackendorf nur drei. Die erste Aufdämmung von 270 Ruthen Länge und 33 Fuß größter Höhe kann vermieden werden, wenn man sich dazu verstehen will, die Station 360 Ruthen von Eisfeld entfernt anzulegen. Die zweite ist über ein Seitenthal bei Bockstadt und hat 46 Fuß größte Höhe bei 103 Ruthen größter Länge. Der Werra-Uebergang bei Schackendorf hat 196 Ruthen größte Länge bei 27 Fuß größter Höhe.

Soweit die angegebenen Thal-Uebergänge als Dämme behandelt werden können, ist zu beiden Seiten das Deichmaterial vorhanden. Eine Anzahl derselben eignet sich aber zur Ueberbrückung. Es fehlt zwar in der dortigen Gegend an Bausteinen nicht, indessen wird die vergleichende Berechnung unzweifelhaft herausstellen, daß die amerikanischen Gitterbrücken hier am passendsten angewendet werden.

9. Köthen-Bernburger Eisenbahn.

(Zweigbahn der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.)

a. Geschichte derselben.

Obwohl wir in dem Seite 1634 Angeführten das baldige Zustandekommen dieser Bahn bezweifelten, trat doch bald darauf (Anfang des Jahres 1845), namentlich in Folge der Bemühungen der Anhalt-Bernburger Regierung, eine Gesellschaft zur Ausführung derselben zusammen. Die erwähnte Regierung hatte bereits die Vorarbeiten für ihre Rechnung anfertigen lassen und sicherte der Gesellschaft

1. den Grund und Boden (eine Stunde lang), den Bahnhof in Bernburg, die Steine und Kies zu den Bahnhofgebäuden unentgeltlich zu;
2. betheiligt sich diese Regierung mit 50000 Thlr. Aktien, tritt jedoch mit den Zinsen so lange zurück, bis die Aktionäre erst 4 Proz. Zinsen von der Einnahme erhalten.
3. Die Herzogl. Regierung verzinst die eingezahlten Baugelder bis zur Vollendung des Baues aus der Regierungs-Hauptkasse mit 4 Proz.
4. Ebenso verzinst dieselbe den Reservefonds aus ihren Mitteln der Gesellschaft mit 4 Proz.
5. Die Expropriations- und Bonitirungskosten zahlt ebenfalls die Regierung.

Nachdem durch einen Prospektus zur Aktienzeichnung eingeladen war, wurde unter diesen Bedingungen in der damals für Eisenbahnen günstigen Stimmung das veranschlagte Kapital von 500000 Thlr. bald gezeichnet, so daß sich die Gesellschaft in einer am 13. März 1845 zu Köthen gehaltenen General-Versammlung konstituiren, die Statuten genehmigen und die Gesellschafts-Vorstände erwählen konnte.

Nach Beendigung der nöthigen Vorarbeiten und Ausdehnung der bestehenden Verordnung wegen der unfreiwilligen Expropriation, wurden am 14. November 1845 die Erdarbeiten an der Bahn begonnen und nahmen dieselben unter der Leitung des Ober-Ingenieurs Heß einen so raschen Fortgang, daß die Bahn am 30. August 1846 feierlich eröffnet und darauf am 10. September dem Verkehre übergeben werden konnte.

Besonders hat der Herzog von Bernburg dem Unternehmen die kräftigste Unterstützung zu Theil werden lassen und unter Anderm gegen Deponirung einer hinlänglichen Kaution (in 5proz. Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn) die Verausgabung eines eigenen Eisenbahnpapiergeldes im Betrage von 200000 Thlr. unter landesherrlicher Garantie gestattet. Die deshalb in der Gesetz-Sammlung für das Herzogthum Anhalt-Bernburg veröffentlichte landesherrliche Verordnung enthält folgende Bestimmungen:

„Die Anhalt-Köthen-Bernburger Eisenbahn-Gesellschaft erhält die Befugniß, Papiergeld zum Nominalbetrage von 200000 Thlr. im 14 Tha-

lerfuße anzufertigen und auszugeben. Diese Kassenscheine müssen nicht nur jederzeit in allen Klassen der Gesellschaft, sondern sie sollen auch in allen Unsern Landeskassen zum vollen Nennwerth angenommen und auf Verlangen bei Unserer Kammerkasse in Bernburg gegen baares Geld umgetauscht werden. Zur Sicherung der etwaigen spätern Einlösung dieser Kassenscheine wird von der Anhalt-Köthen-Bernburger Eisenbahn-Gesellschaft der Betrag der auszugebenden Kassenscheine bei Unserer Landes-Regierung in Bernburg in Dokumenten niedergelegt werden. Die Ausgabe der Kassenscheine wird auch nicht eher erfolgen, bis die Deposition von Seiten der Gesellschaft Statt gefunden hat."

Da Letztere geleistet ist, so sind auch bereits die Kassenscheine in Zirkulation gesetzt worden. Es bedarf keiner weitern Auseinandersetzung, um das Vortheilhafte dieser Bewilligung für die Unternehmer im rechten Lichte erscheinen zu lassen, indem durch die Zinsen der gestellten Kaution das ganze Aktienkapital von 500000 Thlr. unter allen Umständen mit 2 Prozent verzinst wird.

Wahrhaft einträglich dürfte indessen die neue Bahn erst dann werden, wenn die beabsichtigte Verlängerung nach dem Harz und durch das Selkethal nach Nordhausen zur Ausführung kommen sollte. Dieser Plan, welcher zuerst vom Harz aus in Anregung gebracht ist, soll von mancher Seite her kräftige Unterstützung finden; aber es dürften seiner Verwirklichung denn doch wohl nicht leicht zu beseitigende Hindernisse im Wege stehen. Jedenfalls würde die Poesie des Selkethals durch die Bahnanlage wesentlich gefährdet.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe; Beschaffenheit des berührten Terrains.

Die Bahn beginnt zu Köthen und führt von da über den Vergnügungsort Biendorf, wo ein Anhaltpunkt ist, nach Bernburg.

Die Länge der Bahn beträgt 4600 Ruthen oder etwa $2\frac{1}{4}$ Meilen. Eines besonderen Bahnhofes und besonderer Gebäude in Köthen bedarf es nicht, weil die Gesellschaft den Betrieb der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft übertragen hat.

Das Terrain läßt nichts zu wünschen übrig, indem weder Berge abgetragen noch Dämme aufgeworfen zu werden brauchten und nur eine kleine Brücke über einen Graben erforderlich war.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Weshalb, bei den beschriebenen höchst günstigen Terrain-Verhältnissen und bei dem Mangel aller kostspieligen Bauwerke, der Bahnbau und die Anschaffung des Betriebsmaterials die Summe von 500000 Thlr. erfordert haben, ist aus den bis jetzt öffentlich vorliegenden Aktenstücken nicht ersichtlich. Der Durchschnitt für die Meile Bahnlänge würde hiernach 222222 Thlr. sein. Als Gesammtkosten waren nach dem vorher entworfenen Ueberschlage nur 344650 Thlr. berechnet, und zwar für:

1. Vorarbeiten, Vermessung 2c., pro laufende Ruthe 10 Sgr. 1550 Thlr.

2.	Technische Direktion während der Bauzeit, Bureau- und Reisekosten	2000	Thlr.
3.	Grundentschädigung 25500 Q.Ruthen, wenn Alles angekauft werden muß	38200	=
4.	Erdarbeiten pro Meile 24000 Thlr., 2⅓ Meile	62000	=
5.	Brücken und Durchlässe	2000	=
6.	Oberbau pro Meile 60000 Thlr.	140000	=
7.	Drehscheiben und Ausweichen	3500	=
8.	Gebäude	30000	=
9.	Drei Maschinen mit Tendern	36000	=
10.	Zwei Personenwagen 1. Klasse . . . 4000 Thlr. Vier = 2. = . . . 6000 = Vier = 3. = . . . 4000 = Zwölf Gepäck-, Vieh-, Güter- und Equipagewagen . . . 6000 =	20000	=
11.	Baugeräthschaften	2000	=
12.	Achtzehn Wärterbuden	3000	=
13.	Signalstangen	400	=
14.	Nicht rubricirte Ausgaben	4000	=
	Summe	344650	Thlr.

Die ausgegebenen 5000 Interims-Aktien à 100 Thlr. waren bis Ende Oktober 1846 voll eingezahlt.

Der höchste Kours derselben war 109½, der niedrigste 80 B., der jetzige (10. November 1846) läßt sich nicht angeben, weil derselbe seit längerer Zeit nicht notirt ist.

d. Betriebs-Einrichtungen.

Mitglieder der Direktion und des Ausschusses sind:

a. Direktorium.

Mitglieder:

C. Böttger, Oberamtmann zu Köthen, Vorsitzender;
J. Friedheim, Kommissionsrath zu Köthen, Stellvertreter desselben;
O. Jannasch, Kommissionsrath zu Bernburg;
J. Steinthal, Kaufmann zu Berlin (bei Gelegenheit der Einweihung der Bahn zum Finanzrath ernannt);
Heß, Bau-Inspektor und Ober-Ingenieur der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Stellvertreter:

Albert, Inspektor in Wülknitz bei Köthen;
A. J. Jacobi, Bankier zu Berlin.

b. Ausschuß.

Henoch, Bankier, Vorsitzender;
A. Liebert, Bankier, Stellvertreter desselben;
Geppert, Justizrath;

J. Hirschfeld, Bankier;
B. Liebermann, Kaufmann;
J. G. Lubow, Kaufmann;
Martin Meyer, Bankier;
H. Keibel, Stadtrath;
Louis Saling, Bankier; sämmtlich in Berlin;
so wie ferner aus den, von den Herzogl. Anhaltischen Gouvernements designirten Mitgliedern:
Hempel, Herzogl. Bernburgischer Kammerrath zu Bernburg;
Pötsch, Herzogl. Köthenscher Kammerrath zu Köthen.

Den Betrieb der Bahn hat die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft übernommen.

e. Fahrordnung, Tarif.

Es gehen täglich drei Züge, welche zu Köthen mit denen der Magdeburg-Leipziger und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn im Zusammenhange stehen.

Die Preise der Plätze von Köthen bis Bernburg und umgekehrt sind:

1. Klasse	17½ Sgr.
2. "	12½ "
3. "	7½ "

f. Muthmaßliche Einnahmen und Rentabilität der Bahn.

In Bezug hierauf enthält der veröffentlichte Prospektus Folgendes:

„Aus nachstehender Uebersicht ist in Betreff der Einnahme nach eingezogenen Berichten eine Personenfrequenz von 34500 Personen ersichtlich, welche Zahl nur verdreifacht in Ansatz gebracht worden ist, während die Erfahrung gelehrt hat, daß durch die Eisenbahn die Zahl der Reisenden sich um das Vierfache, und auf manchen Bahnen sogar um das Fünffache vermehrte.

„Hinsichtlich des Güterverkehrs ist sogar das nach eingezogenen Berichten bis jetzt sich herausstellende Quantum im Ansatz beibehalten, obgleich eine Vergrößerung desselben durch Billigkeit der Fracht und schnellere Beförderung mit Gewißheit vorauszusehen ist; indeß wird nicht die Absicht gehegt, die Theilnehmer durch zu günstige Berechnungen zu täuschen, sondern da das Unternehmen auf reeller Basis beruht, nur soviel in Aussicht zu stellen, als mit voller Gewißheit erzielt werden kann. Nach der folgenden Berechnung würde sich eine Dividende von 6 Prozent ergeben; rechnet man hierzu, daß Köthen den Vereinigungspunkt mehrerer Bahnen bildet, und daß Bernburg durch bedeutenden Umsatz in Getreide, Wolle und Vieh in neuerer Zeit ein sehr lebhaftes Handelsstädtchen geworden ist, und alle diese Produkte später per Eisenbahn befördert werden, so läßt sich mit voller Ueberzeugung aussprechen, daß diese Zweigbahn später eine der rentabelsten Deutschlands werden muß, weshalb die Betheiligung an derselben nicht nur dem Geschäftsmann, sondern auch dem Privatmann, der seine Gelder gern sicher und zu guten Zinsen unterbringen will, empfohlen werden kann.

Berechnung der Einnahmen.

A. Personengeld

1. Zwischen Köthen und Bernburg:		
a. mit den Posten täglich 18 Pferde à 2 Personen	14000	Pers.
b. mit Privatfuhrwerk u. Extraposten 7500 Pferde	15000	=
c. an Reitern und Fußgängern zu	1000	=
2. Zwischen Köthen und Nienburg 2 Pferde Post . .	1500	=
3. = Könnern und Köthen 1 Pferd	500	=
4. = Bernburg und Kalbe 2 Pferde	1500	=
5. = Bernburg und Magdeburg 2 Pferde . .	1500	=
Summe	34500	Pers.

Diese Personenzahl wird sich nach den bisherigen Erfahrungen mindestens verdreifachen, was um so mehr zu erwarten steht, als die Städte Güsten, Staßfurth, Hettstädt, Mansfeld, Gerbstädt, Leimbach, Sandersleben, Alsleben, Könnern, Rothenburg, Aschersleben, Nienburg, Hoym, Ballenstedt, Ermsleben rc., mit ihrer volkreichen Landschaft sich unmittelbar an Bernburg anschließen, und die Reisenden nach und von Quedlinburg und der Harzgegend ihren Weg ferner nicht über Halberstadt, sondern über Bernburg nehmen werden. Hierzu kommt der große Vortheil, daß nach allen diesen Städten von Bernburg aus gute Chaussee führt.

Demnach würde sich eine Totalsumme von etwa 103500 Personen ergeben. Rechnet man hiervon nun

3500 Pers. 1. Klasse à 15 Sgr. . .	1750 Thlr.			
25000 = 2. = à 10 = . .	8350 =			
75000 = 3. = à 7½ = . .	18750 =			
		28850 Thlr.		

Wird die Bahn über den Vergnügungsort Biendorf gelegt, und bei seiner starken Bevölkerung der Umgegend als Anhaltpunkt genommen, so würden mindestens dahin befördert: 10000 Pers. à 3 Sgr. . . . 1000 =

B. Güterverkehr.

Behufs des Gütertransports gehen jetzt jährlich zwischen Köthen und Bernburg circa 3000 Pferde à

20 Ztr.	60000	Ztr.
Hierzu zwischen Köthen=Nienburg . . .	20000	=
= Bernburg=Magdeburg .	20000	=
= Bernburg=Halle . . .	20000	=
Summe	120000	Ztr.

Rechnet man nun für 60000 Ztr. à 3 Sgr.	6000 Thlr.	
= 60000 = à 2 =	4000 =	
		10000 =
C. Ueberfracht beim Passagiergepäck circa		500 =
D. Eilgut		250 =

E. Equipagen	400	Thlr.
F. Viehtransport	300	=
G. Pacht und Zinsen	500	=
Summe	41800	Thlr.

Ausgaben.

Es wird nun angenommen, daß für den Betrieb der Bahn von der Brutto=Einnahme 50 Proz. in Abzug gebracht werden, da sich aber bei diesen kurzen Strecken durch Uebereinkunft mit einer Nachbarbahn bedeutende Ersparnisse herausstellen, so dürften mindestens 3000 Thlr. weniger in Anschlag zu bringen sein, die Betriebskosten stellen sich demnach auf . . . . 17800 =

verbleiben also noch zur Dividenden=Vertheilung 24000 Thlr.

mithin können 6 Proz. mit Gewißheit angenommen werden."

Da jedoch das Aktienkapital später zu 500000 Thlr. angenommen ist, so würde durch den vorstehenden Reingewinn dasselbe nur zu 4⅘ Proz. verzinst werden. Rechnet man aber hierzu noch die (wie oben gezeigt) von der Kaution gewonnenen 2 Prozent Zinsen, so ergiebt sich im Ganzen ein Zinsertrag von 6⅘ Prozent. Es ist aber sehr zu bezweifeln, daß derselbe sich so günstig gestalten wird. Ueber Frequenz und Einnahme ist bis jetzt nichts bekannt gemacht.

10. Altenburg=Geraer und Leipzig=Geraer Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

Das Projekt einer Eisenbahn=Verbindung Gera's mit Leipzig entstand in ersterer Stadt zu einer Zeit, wo der Bau der Sächsisch=Baierischen Bahn bis Altenburg ziemlich vollendet, der Bau der Thüringer Bahn aber noch kaum projektirt, viel weniger definitiv beschlossen war. Gera mußte sich also damals entweder der Sächsisch=Baierischen Bahn anschließen oder direkt nach Leipzig bauen. Der erstere Anschluß schien der zweckmäßigere, einmal, weil er geringere Kosten veranlaßte, zum andern aber, weil die Hoffnung vorhanden war, daß die bedeutende Quantität Steinkohlen, welche Gera von Zwickau aus bezieht, auf der Bahn transportirt und dadurch die Rentabilität derselben mehr gesichert werde. Man entschloß sich daher zu dieser, und die Geraer Regierung leitete die desfallsigen Verhandlungen mit der zu Altenburg ein, auch wurde die beabsichtigte Bahnstrecke auf Kosten derselben vermessen, nivellirt, der Bau aber in Bausch und Bogen veranschlagt.

So wenig nun das Altenburger Ministerium im Allgemeinen dem projektirten Bau einer Eisenbahn von Gera nach Altenburg entgegen war, so entstanden doch Zweifel über die Rentabilität derselben und verschiedene Meinungen über die spezielle Richtung, welche der Bahnlinie zu geben sei. In ersterer Beziehung fand man sich veranlaßt, Staatsmittel in Anspruch zu nehmen; in zweiter Rücksicht aber wurden von Seiten Altenburgs noch verschiedene Messungen und Revisionen der geschehenen Aufnahmen, Veranschla=

gungen ꝛc. gemacht. Beides aber mußte die Ausführung des Projekts bedeutend verzögern. Die Altenburger Staatsregierung konnte selbst das Projekt nebst den erforderlichen Anträgen bei der letzten Diät des Landtages nicht zur ständischen Berathung bringen, und dies um so weniger, als Verhältnisse bei dem Fortbau der Sächsisch-Baierischen Bahn eingetreten waren, deren Erledigung erst zuvor erfolgen mußte.

Inzwischen war der Bau der Thüringer Bahn definitiv beschlossen und in Angriff genommen worden, und es entstand nun in Gera der Wunsch, nicht nur mit Leipzig, sondern insbesondere auch mit Halle und der Thüringer Bahn in möglichst direkte Verbindung zu treten; das Letztere schien sogar gegen das Erstere für Gera von überwiegendem Interesse zu sein. Gera bezieht nämlich für sich und für die Umgegend seine sämmtlichen Kolonial-, Material- und Farbewaaren, Leder ꝛc. direkt über Halle oder Weißenfels, beide Orte liefern auch das Getreide auf den Geraer Markt; endlich aber ist ein Absatz der Rohprodukte Gera's an Kalk, Gyps, Sandstein ꝛc. über Halle, bei welchem Orte die Schifffahrt beginnt, gesicherter als über Leipzig. Man stellte aus diesen Gründen in sichere Aussicht, daß eine Bahn über Zeitz nach der Thüringer Bahn schon durch den Waarentransport in ihrer Rentabilität gesichert sei.

Zeitz hatte mit Gera ganz gleiches Interesse, wenn auch nicht zu leugnen war, daß der Vortheil für Gera sich bedeutender herausstellte; auch Zeitz bedurfte der Verbindung nicht nur mit Leipzig, sondern auch vorzüglich mit der Thüringer Bahn, wenn es in seinem Handel und seinen Gewerben, statt vorzuschreiten, nicht zurückgehen wollte. Im richtigen Erkennen seines Interesses bildete sich also dort ein Komité, welches die Absicht hatte: Zeitz mit der Thüringer Bahn und mit Leipzig durch eine Eisenbahn zu verbinden. Da nun aber eine solche Bahn, wenn sie in Zeitz endet, in ihrer Rentabilität nicht gesichert erschien, so forderte das bezeichnete Komité Gera zur Theilnahme an dem Unternehmen auf. Dieser Vorschlag fand in Gera großen Beifall; die früheren Anträge an das Gouvernement zu Altenburg wurden zurückgenommen, und von dem hierauf zusammengetretenen Komité zur Aktienzeichnung eingeladen.

Es wurde für die 8 Meilen lange Strecke ein Kapital von 2,000000 Thlr. angenommen, in kurzer Zeit gezeichnet und darauf 2½ Prozent zur Bestreitung der Kosten der Vorarbeiten einbezahlt.

Bald darauf (im Monat Mai 1845) bildete sich in Altenburg ein Komité, um die früher von Gera aus in Anregung gekommene Eisenbahn-Verbindung zwischen den beiden genannten Städten und mit der Sächsisch-Baierischen Bahn ihrer Verwirklichung näher zu führen. Es leitete die desfallsigen Schritte bei der Altenburger Regierung ein, in Folge welcher ihm unterm 29. Dezember 1845 die landesherrliche Konzession zum Bau einer Eisenbahn zwischen Gera und Altenburg ertheilt wurde.

Die nachgesuchte Erlaubniß zum Angriff von Vorarbeiten für die projektirte Eisenbahn-Verbindung zwischen Gera und Leipzig über die Städte Zeitz und Pegau wurde dagegen dem hierfür sich gebildeten Komité von den

betreffenden Staatsregierungen versagt, auch die Genehmigung dieses Bahnprojektes wenigstens vorerst nicht in Aussicht gestellt. Das Komité hat sich in Folge dieses abschlägigen Bescheides aufgelöst und die zu den beabsichtigten Vorarbeiten bereits eingezahlten Subskriptionsbeträge zurückgezahlt.

Ob nun ungeachtet der erlangten landesherrlichen Genehmigung der Bau der Bahn von Gera bis Altenburg bald beginnen wird, ist bei den jetzigen Geldverhältnissen, wo Unternehmungen, welche eine weit günstigere Aussicht stellen, keine Theilnehmer finden, sehr zu bezweifeln. Es ist zwar bei diesem Unternehmen den letzten Inhabern der Subskriptionsscheine zu den Vorarbeiten für die projektirt gewesene Eisenbahn von Gera über Zeitz nach Leipzig der Vorzug eingeräumt worden, daß für dieselben bei der vorzunehmenden Aktienzeichnung 2000 Stück Aktien reservirt, und zwar so repartirt werden sollen, daß für je 2½ Thlr. Subskription in ein oder mehreren Stücken das Anrecht auf eine Aktie zur Gera-Altenburger Eisenbahn gewährt bleibe, sobald dafür seiner Zeit die unter den bekannt zu machenden Bedingungen auszuschreibende Einzahlung geleistet werde; es steht aber sehr zu bezweifeln, daß die Inhaber der gedachten Subskriptionsscheine sehr vielen Gebrauch davon machen werden.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die genehmigte Eisenbahn-Verbindung zwischen Gera und Altenburg wird ungefähr eine Länge von 3½ Meilen haben. Sie wird in einer Entfernung von etwa 1200 Schritten an Ronneburg vorüber gehen und daselbst ein Anhaltepunkt eingerichtet werden.

c. Verschiedenes.

Die Mitglieder des Gera-Altenburger Eisenbahn-Komité's sind folgende:

Schuderoff, Regierungsrath, Vorsitzender;
Böttner, Finanzrath;
Dörstling, Bankier;
Hempel, Ober-Bürgermeister und Polizei-Direktor;
Kanold, Regierungs-Sekretair;
Lange, Professor;
Lingke, Finanzrath und Bankier;
Schilling, Kaufmann;
Karl Schlippe, Kaufmann;
Dr. Schmid, Justizrath und Hofadvokat.



Die Eisenbahnen Deutschlands.

Statistisch-geschichtliche Darstellung

ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt, so wie ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen.

Vom

Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden,

Dr. beider Rechte, vormals Spezial-Direktor der Berlin-Stettiner Eisenbahn.



Erste Abtheilung. Zweiter Abschnitt. Vierte Lieferung.

Viertes Supplement

oder

der Eisenbahnen der Großherzogthümer Hessen-Darmstadt und Mecklenburg, — des Kurfürstenthums Hessen, — der Herzogthümer Braunschweig, Nassau und Schleswig-Holstein, — so wie der in den Gebieten der freien Städte Frankfurt, Hamburg und Lübeck

erste Fortsetzung.

Berlin, Posen und Bromberg.

Druck und Verlag von Ernst Siegfried Mittler.

1846.

VI.

Eisenbahnen

im

Großherzogthume Hessen-Darmstadt,

auf dem Gebiete

der

freien Stadt Frankfurt

und im

Herzogthume Nassau.

VI. Eisenbahnen im Großherzogthume Hessen-Darmstadt, auf dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt und im Herzogthume Nassau.

A. Im Großherzogthume Hessen und auf dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt.

1. Main-Neckar-Eisenbahn.

a. Geschichte dieser Eisenbahn.

(Seite 1643.)

Nachdem der strenge und lange Winter von 18$\frac{44}{45}$ vorübergegangen war, wurden die Arbeiten an der Bahn thätig begonnen und namentlich die Erd-Arbeiten mit solchem regen Eifer betrieben, daß dieselben im Laufe des Jahres 1845 auf Großherzoglich Hessischem Gebiete vollendet wurden und der größte Theil des Oberbaues hergestellt werden konnte. Um nur einen ungefähren Begriff von der Thätigkeit zu geben, die hier aufgeboten werden mußte, führen wir an: daß allein in dem Einschnitte bei Eberstadt 25 Millionen Kubikfuß Erde vom November 1843 bis Anfang September 1845 bewegt worden sind und 12stündige Tag- und Nachtschichten angeordnet werden mußten, um diese ungeheuere Masse zu wältigen. Auch der Hochbau wurde im Laufe des Jahres 1845 so thätig gefördert, daß alle Bahngebäude bis zum Zeitpunkte der Eröffnung der Bahn, so weit es hierzu erforderlich war, vollendet wurden. Die erste größere Probefahrt auf Hessischem Gebiete geschah am 12. Juni 1846 zwischen Darmstadt und Heppenheim. Bei dieser, so wie bei den späteren Fahrten bewährte sich die Bahn so gut, daß vom 22. Juni ab regelmäßige Fahrten zwischen Darmstadt und Heppenheim, so wie zwischen Darmstadt und Langen gemacht werden konnten.

Auf dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt nahmen im Laufe des Jahres 1845 die Arbeiten ebenfalls einen so bedeutenden Fortgang, daß, mit Ausnahme der Mainbrücke bei Frankfurt, einer Weiterausdehnung der Fahrten von Darmstadt bis Frankfurt am 15. Juli 1846 nichts entgegenstand. Da die Vollendung der Mainbrücke aber nicht vor dem Sommer des Jahres

1847 erfolgen kann, so ist vorläufig ein Ausgangspunkt der Bahn, einige Hundert Schritte vor dem Aschaffenburger Thore in Sachsenhausen eingerichtet.

Die Linie auf Badischem Gebiete, von Heidelberg ab, wurde, mit Benutzung einer provisorischen Brücke über den Neckar, bei Ladenburg (deren Einrichtungskosten 39000 fl. betragen), im Laufe des Jahres 1845 und Anfang des Jahres 1846 gleichfalls so weit hergestellt, daß die ganze Bahn zwischen Heidelberg und dem provisorischen Bahnhofe bei Frankfurt am 1. August 1846 dem Verkehre übergeben werden konnte.

Um die durch den Bau der Main-Neckar-, und namentlich des auf Großherzoglich Hessischem Gebiete belegenen Theils der Main-Weser-Eisenbahn erwachsenden Kosten zu bestreiten, wurden Seitens der Großherzoglich Hessischen Regierung, unter ähnlichen Bedingungen, wie Seite 1660 angeführt, abermals 4 Millionen fl. zu 4 Proz. aufgenommen. Es beträgt somit die Behufs des Eisenbahnbaues im Großherzogthume Hessen gemachte Staatsschuld im Ganzen 8 Millionen Gulden.

Zu erwähnen wäre noch, daß in der am 25. Juni 1845 zu Darmstadt gehaltenen Sitzung der zweiten Kammer der Stände des Großherzogthums Hessen, von derselben folgende Fragen bei der Abstimmung bejaht wurden:

1. Die Regierung zu ersuchen, bei dem nahen Zollvereins-Kongreß auf gemeinsame Maaßregeln zum Schutze und zur Förderung der vereinsländischen Eisenbahn-Industrie zu dringen.
2. Bei Vergebung von Arbeiten am Bau der Bahnen im Großherzogthume Hessen inländischen Offerten selbst dann den Vorzug zu geben, wenn sie, gleiche Güte der Arbeit vorausgesetzt, etwas höher kommen sollten als die Offerten von Exterritorialen.
3. Durch frühzeitige Bekanntmachung der erforderlichen Lieferungen und Arbeiten den inländischen Gewerbestand in die Lage zu setzen, sich auf die Uebernahme der Arbeiten vorzubereiten, so wie auch, da alle Etablissements bei uns noch im Werden sind, Bestellungen so lange vor dem Gebrauch zu geben, daß diese schwächeren Etablissements sie ausführen können.
4. Ueberhaupt dieser wichtigen Angelegenheit alle Sorgfalt und Rücksicht zu widmen, damit das Land nicht bloß ein neues Verkehrsmittel in den Eisenbahnen erhalte, sondern im Bau selbst, durch Selbsterzeugung der Eisenbahn-Bedürfnisse, an Industrie und Selbstvertrauen zunehme, welche Fortschritte allein die großen Summen zu erschwingen im Stande sein werden, welche durch die Kosten des Baues und Erhaltung als Landesschuld auflaufen werden. Und schließlich die Frage: die Staats-Regierung zu ersuchen, dienliche Einleitung zu treffen, daß dem nächsten Landtage über den bis dahin vorgeschrittenen Bau der Schienenwege eine genügende Rechenschaft abgelegt wird.

Veranlaßt wurden die Anträge 2, 3 und 4 dadurch, daß das von beiden Kammern der Stände, bei ihren früheren Beschlüssen über die zu erbauenden Eisenbahnen, an die Staats-Regierung gestellte Ersuchen:

„angelegentlich darauf Bedacht zu nehmen, daß die Lieferung des erforderlichen Materials, so weit nur immer thunlich, an Staatsgehörige möge vergeben werden,"

von der Eisenbahn-Direktion zu wenig berücksichtigt war, indem die meisten Lieferungen an auswärtige Etablissements vergeben worden waren.

Hinsichtlich der polizeilichen Aufsicht über die Main-Neckarbahn in der Provinz Starkenburg ist vorläufig unterm 12. Mai 1846 nachstehende Verordnung des Großherzoglich Hessischen Ministeriums des Innern und der Justiz erlassen worden:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog haben zum Schutze der Main-Neckar-Eisenbahn in der Provinz Starkenburg und zur Sicherung des Verkehrs auf derselben einstweilen und bis zur Vereinbarung zwischen den betheiligten Regierungen, über gleichförmige Bestimmungen für die ganze Ausdehnung der Main-Neckar-Eisenbahn, Folgendes zu verordnen geruht: §. 1. Dem Publikum ist verboten, außerhalb der über die Bahn führenden Uebergänge, das Planum der Bahn, die dazu gehörigen Böschungen und Dämme zu betreten, darauf zu reiten, zu fahren und Vieh zu treiben oder gehen zu lassen. — §. 2. Die zur Einfriedigung der Bahn und zur Sicherung der Uebergänge dienenden Barrièren und sonstigen Verschluß-Anlagen dürfen nicht bestiegen, es darf nichts darauf gelegt oder gehängt werden. — §. 3. Es ist untersagt, die Barrièren und sonstigen Verschluß-Anlagen eigenmächtig zu eröffnen, die Uebergänge über die Bahn zu der Zeit, wo jene abgeschlossen sind, zu passiren, oder mit Fuhrwerk und Vieh näher an den Uebergängen anzuhalten, als solches die aufgestellten Zeichen und Plakate vorschreiben. — §. 4. Das Publikum hat sowohl auf den Bahnhöfen als auf der Bahn und neben derselben den Anordnungen des Bahndienst-Personals, welchem die Handhabung der Polizei übertragen ist, so wie den, zur Erhaltung der Ordnung etwa mitwirkenden öffentlichen Polizei-Angestellten, unweigerlich Folge zu leisten. — §. 5. Wer diesen Bestimmungen (§§. 1., 2., 3., 4.) zuwider handelt, soll, neben der Haftbarkeit für verursachten Schaden, mit einer Polizeistrafe von 3 bis 15 fl. belegt werden. — §. 6. Absichtliche Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen, das Verstopfen von Durchläßen oder Wasser-Abzugsgräben, das Werfen oder Legen von Steinen oder sonstigen hindernden Gegenständen auf das Planum der Bahn, sollen, sofern nicht der Thatbestand eines nach den bereits bestehenden Strafgesetzen zu bestrafenden Verbrechens begründet ist, neben Verurtheilung zum Schadenersatz, mit einer Polizeistrafe von 10 bis 50 fl. bestraft werden. — §. 7. Kann die zuerkannte Geldbuße nicht beigetrieben werden, so muß sie im Gefängniß, und zwar mit 24 Stunden für jeden Gulden, verbüßt werden. — §. 8. Uebertretungen der gegebenen Polizei-Vorschriften, welche von dem dazu beauftragten Bahnpersonale entdeckt werden, sind dem Bahnvorstand und durch diesen der Polizei-Verwaltungsbehörde zur Veranlassung der Untersuchung und Bestrafung anzuzeigen. Dieses Bahn-Personal ist ermächtigt, Uebertreter der gegebenen Vorschriften in den Fällen, welche einer Bestrafung nach §. 6 unterliegen, zu arretiren, jedoch muß die Ablieferung an die Polizei-Verwaltungsbehörde sofort, auch die Anzeige auf die vorgeschriebene Weise am Tage des verübten Vergehens geschehen. — §. 9. Von den erkannten und wirklich eingehenden Geldstrafen soll ein Drittel dem Denunzianten als Anzeige-Gebühr zugewiesen werden. — §. 10. Das Bahn-Personal wird angewiesen, sich aufs Strengste in den Grenzen der ihm übertragenen Befugnisse zu halten. Ueberschreitungen, so wie Vernachlässigungen seiner Dienstobliegenheiten, in Beziehung

auf die ihm übertragene Polizeiaufsicht, sollen mit Strafen und nach Umständen mit Entfernung vom Dienste geahndet werden. — §. 11. Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihres Erscheinens im Regierungsblatte in Kraft.

Zur Bestreitung der Ausgaben, welche durch den Bau dieser, der Frankfurt-Offenbacher und Main-Weser-Eisenbahn entstehen und von der freien Stadt Frankfurt bestritten werden müssen, ist nachstehendes Gesetz zur Aufnahme von 5 Millionen Gulden erlassen worden.

Wir Bürgermeister und Rath der freien Stadt Frankfurt verordnen hiermit, auf verfassungsmäßigen Beschluß der gesetzgebenden Versammlung vom 31. Januar 1846:

Art. 1. Zum Behuf des Baues der Staats-Eisenbahnen, so wie zur Anschaffung des ersten Betriebs-Materials wird ein Kapital von

Fünf Millionen Gulden

aufgenommen.

Art. 2. Die Aufnahme des Kapitals und die Ausfertigung der Obligationen, so wie deren Verzinsung und Zurückzahlung wird der Schuldentilgungs-Kommission übertragen.

Art. 3. Es werden Partial-Obligationen im Betrage von 1000 fl., 500 fl., 300 fl. und 100 fl. ausgefertigt, welche auf den Inhaber lauten und mit Zins-Koupons und einem Talon versehen sind.

Art. 4. Der Zinsfuß ist auf $3\frac{1}{2}$ vom Hundert festgesetzt und die Zahlung der Zins-Koupons geschieht jährlich durch die Schuldentilgungs-Kommission.

Art. 5. Welche Obligationen jährlich zur Ablage kommen, wird durch Verloosung bestimmt; doch soll die erste Verloosung nicht vor fünf Jahren, vom Tage der Ausfertigung der Obligationen gerechnet, Statt finden.

Beschlossen in unserer großen Raths-Versammlung den 10. Februar 1846.

Aus der vorgängigen Bekanntmachung der Schuldentilgungs-Kommission ging hervor, daß ein Benefiz von $2\frac{1}{2}$ Proz. am Kapital, mittelst der die Rentenzahlungen antizipirenden Zinsvergütungen, den Submittenten von vorn herein bewilligt werden sollte. Den Minimalpreis zu bestimmen behielt sich die für die Empfangnahme der Angebote ernannte Kommission vor. Der Termin verstrich jedoch, ohne daß auch nur ein Gebot eingereicht wurde.

Die drei Staatsgewalten sprachen sich aber wiederholt für den Abschluß eines $3\frac{1}{2}$prozentigen Anlehens aus, und, nachdem die gesetzgebende Versammlung am 6. Mai 1846 ihren desfallsigen Beschluß gefaßt hatte, sollte die Schuldentilgungs-Kommission die Kontrahirung dieses Anlehens zu dem bestmöglichsten Preise versuchen. In Folge der desfallsigen Bekanntmachung kam denn auch am 24. Mai 1846 das Anlehen unter der Bedingung zu Stande, daß nur 94 fl. statt 100 eingezahlt zu werden brauchten.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Diese sind, von Frankfurt anfangend, bis Friedrichsfeld folgende:

Längen in Großherzoglich Hessischen Klaftern. (2 Preuß. Ruthen gleich 3 Hessischen Klaftern.)	Steigen + Fallen —	Steigungen in Bruchtheilen der Längen.	Längen in Großherzoglich Hessischen Klaftern. (2 Preuß. Ruthen gleich 3 Hessischen Klaftern.)	Steigen + Fallen —	Steigungen in Bruchtheilen der Längen.
505,00		0,00	980,00	—	0,0007
1919,70	+	0,003	352,46	+	0,0005
318,00	+	0,003	744,00	+	0,00027
1900,00	+	0,00161	579,36	+	0,0005
1500,00	—	0,0016	257,28		0,00
800,00	+	0,000925	992,52	+	0,003
1200,00	+	0,000608	108,82		0,00
1300,00	+	0,0016	1000,46	—	0,003
1029,00	+	0,003	314,40		0,00
81,00	+	0,001	288,00	+	0,00025
60,00		0,00	240,00	—	0,003
352,38		0,00	1368,01		0,00
4627,62	—	0,003	720,00	+	0,003
1773,20	—	0,001	221,32		0,00
664,10	+	0,0027	387,10	—	0,003
1329,00	—	0,0003	379,23		0,00
1625,00		0,00	976,10	—	0,00017

Das größte vorkommende Steigungs-Verhältniß ist 0,003, oder 1 : 333.

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Bei Frankfurt beginnt die Bahn mit einer doppelt gewendeten Kurve, von welcher der nördliche Theil 400 Meter oder 1274 Preuß. Fuß, der südliche 1000 Meter oder 3186,2 Preuß. Fuß Radius hat.

Die darauf folgenden Kurven am nördlichen Ausgange des Darmstädter Bahnhofes bei Bessungen, Bickenbach, Bensheim und der Grenze zwischen Hessen und Baden haben sämmtlich einen Halbmesser von 1500 Meter oder 4780 Preußischen Fuß.

Die Kurve bei Hemsbach	hat 2700 Meter oder	6803 Prß. F. Halbmesser.
= = = Winheim	= 540 = =	1720 = = =
= = = Friedrichsfeld	= 480 = =	1529 = = =

Die beiden letztgenannten Kurven sind in der unmittelbaren Nähe von Bahnhöfen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Da wir in Bezug auf den Oberbau das Wichtigste Seite 1664 angeführt haben, so geben wir in Nachstehendem nur noch Einiges über die auf dem Großherzoglich Hessischen Gebiete vorkommenden bedeutenden Bauwerke. Zwanzig Fuß hohe Dämme waren häufig auf langen Strecken erforderlich und hatte man namentlich mit dem Torfmoor an der Bergstraße zu kämpfen, wo die Aufdämmungen versanken und beständig Nacharbeiten nöthig machten. Der bedeutendste Einschnitt bei Eberstadt hat eine Tiefe von 50 Fuß.

Von den Brückenbauten ist die Brücke über den Hengstbach, den Geraubach, mehrere Viadukte bei Darmstadt, so wie ein Viadukt über die Straße von Eberstadt nach Gernsheim anzuführen. Letzterer trägt zugleich die Haltestation Eberstadt und sind die Treppen, welche zu der Station führen, in den Widerlagern des Viaduktes angebracht.

Sämmtliche genannte Brücken sind aus Sandsteinquadern konstruirt. Außerdem sind noch mehrere eiserne Brücken ausgeführt, so z. B. über den Hegbach, Ziegelbach, Winkelbach, Hambach 2c.; sämmtlich jedoch nur von geringen Spannweiten.

Von den Bahnhöfen ist der Central-Bahnhof zu Darmstadt der bedeutendste. Die Gebäude desselben bestehen aus:

1. einem Stationshause, welches im unteren Stocke zwei Wartesäle, Billet- und Gepäck-Bureaux, Lokale für Postbeamte und Kondukteure 2c., im mittleren Stocke des Haupthauses die Geschäftszimmer der Direktion und in den oberen Stockwerken des Haupthauses und der Pavillons Dienstwohnungen für drei Bahnbeamte enthält;
2. einem Werkstättebau; in demselben befinden sich: die Vorheizhalle, der Lokomotiveschuppen, die mechanische Werkstätte, Schmiede-, Wagner-, Schreiner- und Sattler-Werkstätte, Schuppen für reparaturbedürftige Wagen, Dampfmaschinenraum, Wasser-Reservoirs 2c., alles unter einem Dache vereinigt;
3. einer Halle für den dienstthuenden Konvoi, in welcher etwa 24 6rädrige Wagen oder 36 4rädrige untergebracht werden können;
4. zwei Wagenschuppen, von denen jeder etwa 28 6rädrige Wagen oder 42 4rädrige faßt;
5. einem Coaks- und einem Kohlenschuppen.

Die Gebäude der Bahnhöfe zu Langen, Bensheim und Heppenheim bestehen sämmtlich aus einem Haupthause, in welchem sich die Wartesäle, Billetbureaux und eine Dienstwohnung befinden, und einem Betriebsgebäude, welches eine kleine Werkstatt, Wagenschuppen und eine Bahnwärterwohnung, außerdem in Langen und Heppenheim ein Wasserhaus enthält.

Eine weitere Haltestation befindet sich in Zwingenberg.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebsmittel.

Den Bau der Main-Neckar-Eisenbahn auf Großherzoglich Hessischem Gebiete hat die Großherzogliche Eisenbahn-Baudirektion der Provinz Starkenburg in Darmstadt mit folgender Zusammensetzung geleitet:

Dirigent und technisches Mitglied: Ober-Baurath Laubenheimer;
Juristisches Mitglied: Justizrath Eigenbrodt.

Der Direktion war ein Ober-Ingenieur, in der Person des früheren Kreis-Baumeisters Laubenheimer beigegeben, und unter ihr standen und stehen zum Theil noch als ausführende Beamten in vier Sektionen die Sektions-Ingenieure:

Lindt, in der Sektion Langen,
Lichthammer, in der Sektion Darmstadt,

Meyer, in der Sektion Bickenbach,
Lechner (früher Renner), in der Sektion Heppenheim.
Von Seiten der freien Stadt Frankfurt a. M. ist
Dr. Müller zum Betriebs-Direktor
ernannt worden.

Für die Main-Neckarbahn sind vorläufig 18 Lokomotive angeschafft. Dieselben sind nach dem neuesten Patent von Stephenson, mit langen Kesseln und außen liegenden Cylindern erbaut. Zwölf davon lieferten Sharp Brothers in Manchester, den Rest L. Keßler in Karlsruhe.

Die Wagen sind größtentheils 6rädrig, zum Theil auch 4rädrig. Es sind vorläufig 200 Stück erbaut, welche sich nach den einzelnen Klassen, wie folgt, vertheilen:

a. 3 Wagen erster Klasse, mit 6 Rädern, enthalten zwei Abtheilungen, jede zu 8 und eine Abtheilung zu 14 Personen, welche in der Mitte einen Tisch erhält.
b. 18 gemischte Wagen erster und zweiter Klasse, auf 6 Rädern, enthalten 3 Koupé's zweiter Kl., jedes zu 10, und 2 Bastardkoupé's erster Kl., jedes zu vier Personen. Beide Arten Wagen sind sehr geräumig, bequem und elegant, ganz geschlossen und mit Glasfenstern versehen.
c. 21 Wagen dritter Klasse, auf 6 Rädern, mit 5 Abtheilungen zu 10 Personen.
d. 21 Wagen dritter Klasse, auf 4 Rädern, mit 2 Abtheilungen zu 10 Personen, und einer zu 15 Personen. Diese Wagen dritter Klasse sind ebenfalls hoch, geräumig und bequem, mit ledernen Jalousieen versehen und enthalten hölzerne Bänke.
e. 15 Stehwagen ohne Bänke, auf 4 Rädern, mit 2 Abtheilungen. Sie sind oben bedeckt und bequem eingerichtet.
f. 8 Reise-Gepäckwagen mit 4 Rädern.
g. 42 bedeckte Güterwagen mit 4 Rädern.
h. 42 offene Güterwagen mit 6 Rädern.
i. 6 Pferdewagen auf 4 Rädern.
k. 24 Vieh- und Equipagewagen auf 4 Rädern.

Von diesen genannten Wagen sind von Seiten Hessen's zwei Drittheile gestellt, welche von der neu entstandenen Fabrik von Verdellé, Harig und Gastell in Mainz angefertigt wurden.

h. Fahrordnung, Tarif.

Nach Ausdehnung der regelmäßigen Fahrten auf die ganze Bahnlänge wurden vom 1. bis 31. August 1846 täglich zwischen Frankfurt und Heidelberg zwei Fahrten hin und zurück gemacht; vom 1. September ab wurde noch eine dritte Fahrt eingelegt. Die Dauer dieser Fahrten beträgt 3½ Stunden, obgleich die zwölf Zwischen-Stationen und der Uebergang über die hölzerne Neckarbrücke bei Ladenburg einigen Aufenthalt verursachen.

Die Fahrpreise auf der Bahn sind:

Von Darmstadt nach	1. Wagenkl. fl.	kr.	2. Wagenkl. fl.	kr.	3. Wagenkl. fl.	kr.	Stehwagen. fl.	kr.
Langen	—	33	—	24	—	15	—	5
Frankfurt	1	6	—	48	—	33	—	21
Eberstadt	—	15	—	12	—	9	—	6
Zwingenberg	—	42	—	30	—	21	—	15
Bensheim	—	51	—	39	—	27	—	18
Heppenheim	1	6	—	48	—	33	—	21
Heidelberg	2	27	1	48	1	15	—	48
Von Frankfurt nach								
Heidelberg oder umgekehrt	3	33	2	33	1	45	1	12

2. Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn.

(Seite 1665.)

Der Bau dieser nur eine Meile langen Bahn schreitet so langsam vor, daß dieselbe erst im J. 1847 fertig wird. Die Ausführung der auf Großherzoglich Hessischem Gebiete belegenen Bahnstrecke wird von dem Personale der Main-Neckar-Eisenbahn besorgt.

B. Im Großherzogthum Hessen, Herzogthum Nassau und auf dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt.

3. Die Taunus-Eisenbahn.

(Frankfurt a. M. bis Wiesbaden.)

a. Geschichte der Bahn.

Wie Seite 1674 angeführt ist, so wurde durch Beschluß der General-Versammlung vom 25. März 1844 dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung ertheilt, ein Kapital von 500000 fl. zu 3½ Proz. jährlicher Zinsen aufzunehmen, um damit das frühere 4prozentige Anlehen von 300000 fl. zu tilgen, und den Ueberschuß zur Deckung der, dem Haupt-Baukonto noch zur Last fallenden Leistungen zu verwenden. Die zur Betheiligung bei diesem neuen Anlehen eingegangenen Submissionen beliefen sich auf die Summe von 372000 fl., welche im Laufe des Jahres in den festgesetzten Terminen bezahlt wurden. Das frühere Anlehen wurde bis auf wenige, zur Rückzahlung noch nicht präsentirte 3500 fl. getilgt, und die vom neuen Anlehen übrig gebliebenen Obligationen, im Belaufe von 128000 fl., sind vorläufig

disponibel, bis eine zweckmäßige Verwendung zum Besten des Instituts die Begebung derselben nöthig machen wird.

In Betreff des Seite 1674 bis 1680 angeführten Verhältnisses der Gesellschaft zu der Fürstlich Thurn- und Taxischen Postverwaltung, trat während des Jahres 1844 nicht die mindeste Veränderung ein und belief sich bis zum Schlusse des Jahres 1844 die Gesammtforderung der Gesellschaft auf 31418 fl. 17 kr. Der Verwaltungsrath reichte daher unter dem 21. Januar 1845 eine abermalige Eingabe bei den drei betreffenden Staats-Regierungen ein, worin er besonders darauf hinwies: wie wünschenswerth und nöthig eine definitive Regulirung dieser Angelegenheit gerade in dem jetzigen Zeitpunkte sein möchte, in welchem der Verkehr und die Industrie auf dem Mittelrhein im Aufschwunge begriffen sei, der aber nur dann seine ganze, durch Natur- und Lokal-Verhältnisse begünstigte Wirksamkeit zu entfalten vermöchte, wenn die hierzu nöthige allseitige Unterstützung ihm zu Theil, wenn alle Kräfte zu gleichem Zwecke verwendet würden. Ein neuer Wendepunkt für die Thätigkeit des Mittelrheins steht in Aussicht; er wird zur Lebensfrage für die Uferstaaten werden. Die Taunus-Eisenbahn ist unbedingt berufen, an dieser Thätigkeit Theil zu nehmen, denn ihre Aufgabe ist es: die Güter, welche in Mainz und Bieberich entladen werden, aufwärts, nach Nord und Ost zu befördern. Allein hierzu werden sachgemäße und billige Fracht-Ansätze erfordert, wobei die Verwaltung sich frei bewegen, mit keinen Hindernissen zu kämpfen haben muß.

Diese, hier kurz angedeuteten Gründe waren es, welche den Verwaltungsrath bestimmten, in der besagten Eingabe bei den drei Staats-Regierungen folgende alternative Petita zu stellen: Entweder die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft von

> „jeder und aller Verpflichtung gegen die Fürstlich Thurn- und Taxissche Post-Verwaltung für die Zukunft zu entheben, unter Liquidirung ihrer pekuniären Ansprüche an dieselbe;"

oder, wenn diese gänzliche Freisprechung noch nicht an der Zeit sein sollte,

> „die Verhältnisse der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zur Fürstlich Thurn- und Taxisschen Post definitiv zu reguliren und festzustellen;"

und sollte auch dieses noch nicht Statt finden können:

> „die Post-Verwaltung anzuhalten, den provisorischen Bestimmungen nachzukommen, welche von den drei Staats-Regierungen für beide Verwaltungen gegeben, bis jetzt aber nur von der Frankfurter eingehalten worden sind, nicht aber zu gestatten, daß die Post-Verwaltung Tarif-Ansätze für Postgüter in Anspruch nehme, welche nur für Frachtgüter bestimmt sind und welche die Post ohnehin nie befördert hat, noch befördern kann. Nur durch hochgeneigte Gestattung einer dieser Bitten würde es dem Verwaltungsrathe möglich werden, dem Güterverkehre auf dem Mittelrheine die Unterstützung zu gewähren, welche mit Recht und im allseitigen Interesse gefordert werden kann."

Hierauf erging jedoch während des Jahres 1845 keine Entscheidung der betreffenden Staats-Regierungen, vielmehr trat die ganze Angelegenheit in ein neues Stadium. Die Post-Verwaltung reichte nämlich, nachdem der Senat der freien Stadt Frankfurt diese Entschädigungs-Ansprüche schon längst für unbegründet erkannt hatte, eine Liquidation ihres vermeintlichen Schadens bei der Großherzoglich Hessischen und Herzoglich Nassauischen Regierung ein, und sind seit dieser Zeit die Verhandlungen noch nicht beendigt. Der Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn hofft jedoch, daß die Zurückweisung der gegen die Gesellschaft gemachten, unbegründeten Entschädigungs-Ansprüche und dagegen die Zuerkennung der der Gesellschaft an die Post zustehenden Forderung, oder eine mit den Interessen der Gesellschaft vereinbarliche Vergleichung der Differenzen erfolgen werde.

Die ganze Forderung der Gesellschaft an die Fürstlich Thurn- und Taxis'sche Post-Verwaltung betrug am Schlusse des Jahres 1845: 38469 fl. 33 kr.

Zu erwähnen ist noch, daß in Folge einer vom Großherzoglich Hessischen Staats-Ministerium erlassenen Aufforderung, den bisherigen beschwerenden Mißstand der Post-Umladungen in Höchst aufhören zu lassen, mit dem Vorbehalte der späteren Abrechnung der Tax-Differenzen, vom Verwaltungsrathe kein Anstand genommen wurde, die Postgüter, Postfelleisen und Postreisenden im Bahnhofe von Frankfurt wieder zuzulassen, um so mehr, als wegen der beiden Letzteren von seiner Seite niemals eine Einsprache war gemacht worden.

Seite 1681 führten wir an, daß vom Verwaltungsrathe dem Herzoge von Nassau eine Eingabe eingereicht worden sei, worin um Erlaß der, der Gesellschaft auferlegten drückenden Steuer nachgesucht worden sei. Eine Resolution ging hierauf unterm 29. April 1844 ein; sie war abschläglich und lautete:

> „Wird demselben (nämlich dem Verwaltungsrathe) in Folge Höchster Entschließung hierdurch bekannt gemacht, daß in der Besteuerung der Eisenbahn, nach den vorliegenden gesetzlichen Bestimmungen über die Besteuerung der Gewerbe im Herzogthum Nassau, eine Abänderung nicht eintreten und daher nur auf die, wegen des vorliegenden Gegenstandes bereits früher erlassenen Verfügungen verwiesen werden kann."

So niederschlagend auch diese Erklärung für den Verwaltungsrath sein mußte, so glaubte er dennoch den Petitionsweg noch nicht verlassen zu dürfen, und reichte unterm 26. Juli eine abermalige Bittschrift bei dem Herzoge von Nassau ein, worin er alle, zu Gunsten der Gesellschaft sprechenden Gründe nochmals auseinandersetzte. In der Hoffnung, wenigstens eine Ermäßigung der Steuer zu erlangen, stellte er folgendes Petitum:

> „Höchstderselbe wolle eine Revision der der Gesellschaft angesonnenen Besteuerung, in Rücksicht auf den von Höchstdero Staats-Ministerium festgesetzten beschwerenden Umfang derselben, gnädigst anzuordnen und zu befehlen geruhen, daß unter dem Netto-Ertrage

vom zunächst verflossenen Jahre, woraus das Steuerkapital für das folgende Jahr (nach Inhalt des höchsten Edikts vom 23. Juni 1841), im fünffachen Betrag gebildet werden soll, nur derjenige Netto-Ertrag verstanden und begriffen sein soll, welcher innerhalb des Herzogthums, auf den in demselben gelegenen Stationsplätzen, nach Abzug der Prorata-Unkosten erzielt worden ist, und der Gesellschaft den von ihr für die Jahre 1842 und 1843 bereits bezahlten Mehr-Betrag gnädigst zurückerstatten lassen."

Hierauf erhielt der Verwaltungsrath schon unterm 1. August 1844 aus dem Herzoglich Nassauischen Staats-Ministerium eine abermalige abschlägliche Antwort, mit den Worten:

„Wird derselbe (nämlich der Verwaltungsrath) auf den Inhalt der früheren, Höchster Entschließung gemäß ertheilten abschlägigen Resolutionen lediglich verwiesen, indem bei der Ermittelung des Rein-Ertrages zum Zweck der Besteuerung, weder ein Abzug der zu diesem gehörigen Zinsen des Anlagekapitals Statt finden, noch ein anderer Maaßstab als der nach Längenstrecke angenommen werden kann."

Hiernach war dem Verwaltungsrathe die Möglichkeit, auf dem Administrativwege zu irgend einem Ziele zu gelangen, benommen, und es blieb nichts übrig, als den Weisungen der früheren General-Versammlungen Folge zu geben und den Gerichtsweg zu betreten.

Unterm 23. Januar 1845 reichte der Verwaltungsrath die Klage gegen das Herzoglich Nassauische Staats-Ministerium bei dem Nassauischen Hof- und Appellationsgericht zu Usingen ein. Es wurde, unter Anführung aller zu Gunsten der Gesellschaft sprechenden Gründe, noch besonders darin hervorgehoben: daß in dem zur Zeit der Konzessions-Ertheilung bestandenen Steuergesetz der höchste Tarif für Unternehmungen im Großen 62 fl. 30 kr. in Simpel, also für 3½ Simpel-Gewerbesteuer 218 fl. 45 kr. für die Taunus-Eisenbahn betragen haben würde. Sollte aber das neue Steuergesetz vom 23. Juni 1841 in Anwendung für die Bahn gebracht werden, so würde die höchste Klasse im Simplo 125 fl., für 3½ Simpel aber 437 fl. 30 kr. betragen haben. Die Gesellschaft würde also im höchsten Ansatz und nach dem neuen Gesetz für die Jahre 1842 und 1843 nur . . . 875 fl. — kr.
nicht aber 18560 „ 12½ „
zu bezahlen gehabt haben, welche auch wirklich — wiewohl unter Protest — bezahlt wurden. Das Petitum wurde folgendermaßen gefaßt:

„Das Herzoglich Nassauische Staats-Ministerium als schuldig zu erkennen: 18122 fl. 42½ kr. mit Zinsen, vom Tage der Klage an, aus der Herzoglichen Landessteuer-Kasse dem klagenden Verwaltungsrathe der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zurückzuzahlen, und demselben die Prozeßkosten zu erstatten."

Hierauf ging folgendes, unterm 26. Februar 1845 vom Herzoglich Nassauischen Hof- und Appellationsgerichte in Usingen erlassene Dekret ein:

„in Erwägung:

1. daß alsdann, wenn die Taunus-Eisenbahn durch einen Akt der gesetzgebenden Gewalt der Besteuerung nach den Bestimmungen des höchsten Edikts vom 23. Juni 1841 unterworfen worden ist, wegen der Entziehung eines ihr etwa ertheilt gewesenen Steuer-Privilegiums, jedenfalls, wenn überhaupt ein Anspruch begründet werden könnte, nur eine Entschädigungs-Klage statthaft erscheinen würde, welche jedoch offenbar im Klagevortrage nicht liegt, indem vielmehr die Klage ausdrücklich auf die Zurückzahlung angeblich ohne gerechten Grund dem klagenden Theile erhobener Steuer gerichtet, und auf ein angebliches, der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft früher ertheiltes Privilegium, nach welchem das höchste Edikt vom 23. Juni 1841 auf die Taunus-Eisenbahn keine Anwendung finden könne, gegründet wird; daß aber auch
2. ein solches Privilegium überdies, weder durch den § 18 der Konzessions-Urkunde, auf welchen die Klage Bezug nimmt, noch durch die behauptete Zusicherung, daß die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft keiner andern als der damals geltenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmung über die Besteuerung unterworfen werden solle, thatsächlich begründet erscheint, die Klage angebrachter Maßen abgewiesen wird."

Gegen diesen Ausspruch des Hof- und Appellationsgerichtes zu Usingen legte der Verwaltungsrath Appellation bei dem Ober-Appellationsgericht zu Wiesbaden ein, und erreichte dadurch, daß von demselben die vom Herzoglichen Hofgerichte erkannt gewesene Abweisung der Klage wieder aufgehoben, und nach nunmehr verhandelter Sache von Letzterem auf Beweis des Steuer-Privileg's und des steuermäßigen Ansatzes erkannt worden ist. Gegen dieses Erkenntniß ist Berufung ergriffen worden, die noch in unentschiedenen Rechten schwebt.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.
(Seite 1683.)

Die Netto-Bilanz am Ende des Rechnungsjahres 1845 stellte sich wie folgt.

Debitoren.			fl.	kr.
I. Haupt-Bahnbaukonto			3,569804	55
II. Konto für Unterhaltung der Bahn. Wagen und Geschirr			1216	6
III. Betriebskosten.	fl.	kr.		
1. Lokomotive	14267	59		
2. Personenwagen	2851	9		
3. Coaks und Beförderungsmittel	11738	—		
4. Knochenöl und Fett	696	20		
5. Heizung und Beleuchtung	913	9		
6. Bekleidung	143	19		
7. Verschiedene Geräthe	129	18		
			30739	14
IV. Bau- und Betriebs-Material.	fl.	kr.		
1. Bahnbau-Material	7713	43		
2. Lokomotive und Wagentheile	3627	59		
			11341	42
V. Feuer-Versicherung			918	41
VI. Werkstätten.	fl.	kr.		
1. Material	21099	7		
2. Werkzeuge und Maschinen	2427	47		
3. Feuerung	654	37		
			24181	31
VII. Depositen-Konto			3555	9
VIII. Kassa-Konto			3273	28
Verschiedene Debitoren			91901	51
Summe			3,736932	37

Kreditoren.	fl.	kr.
A. Kapital-Konto	3,000000	—
B. Haupt-Reserve-Konto	67000	—
C. Reserve-Konto für Lokomotive und Wagen	6055	42
D. Betriebs-Einnahmen	212818	20
Pensionsfonds für die Angestellten	10098	2
Konto für Strafgelder	49	24
Zinsen-Rückstände	2193	53
Anleihe von fl. 300000	250	—
„ „ „ 500000	367000	—
Dividende von 1841	60	—
„ „ 1842	15	—
„ „ 1843	60	—
„ „ 1844	555	—
Tilgungsfonds der Anleihe von 500000 fl.	500	—
Kautionen von Angestellten	16559	—
Verschiedene Kreditoren	53718	16
Summe	3,736932	37

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Maschinen.

(Seite 1690.)

Mitglieder des Verwaltungsrathes sind:
F. A. Bernus, Präsident, in Frankfurt a. M.;
M. Borgnis, Vice-Präsident, in Frankfurt a. M.;
Friedr. Korn in Mainz;
Lex, Oberrechnungsrath, in Wiesbaden;
Gustav Wittekind von Mainz;
Zollmann, Münzmeister in Wiesbaden;
M. Töpfer, Kommerzienrath, in Frankfurt a. M., Sekretair des Verwaltungsraths.

Direktor der Bahn ist
Beil, Herzogl. Nassauischer Hofrath, Ritter rc.,

Bahn-Inspektor
Meller;

Haupt-Kassierer und Buchhalter
A. J. Kreußer.

An Lokomotiven waren am Anfange des Jahres 1846 vorhanden:

Stück.		Cylinder-Durchmesser. Zoll.	
6	von	12	von Stephenson in New-Castle:
2	=	13	desgl.
1	=	12½	auf der guten Hoffnungshütte erbaut;
2	=	14	von Sharp Roberts in Manchester;
1	=	14	von Cockerill zu Seraing bei Lüttich.

Zusammen 12 Stück.

Behufs rascher Mittheilung von Nachrichten zwischen Kastel, Wiesbaden und Bieberich wurde ein elektromagnetischer Telegraph im Herbste 1844, mit welchem man eine vollständige Korrespondenz zu führen im Stande ist, im Verein mit Herrn Fardely aus Mannheim, angelegt. Die Leitung geschah mittelst eines in der Luft gespannten, auf Pfählen ruhenden, mäßig starken Drahtes und war dabei die Erde als die andere Hälfte des elektrischen Leiters benutzt. Die Wirkungen davon waren überraschend und die Kosten zu dem Nutzen verhältnißmäßig so gering, daß man im Laufe des Jahres 1845 den Telegraphen für die ganze Bahn in Ausführung brachte und denselben bis Ende März 1846 vollendete.

Nach dem Beschlusse der am 24. März 1846 zu Frankfurt gehaltenen General-Versammlung soll der Betrieb der Sodener Bahn für das Jahr 1845 probeweise übernommen werden, um sich über die Grundsätze zu belehren, nach welchen eine definitive Uebereinkunft abgeschlossen werden kann.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 1692.)

Die Betriebseinnahmen waren in den einzelnen Monaten der Jahre 1844, 1845 und 1846 wie folgt:

Monat.	1844.		1845.		1846.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Januar	14535	2	15480	45	17210	2
Februar	17370	9	15137	20	19733	22
März	26912	57	17337	55	23066	23
April	35978	17	22856	27	36507	13
Mai	36117	30	36520	8	37469	39
Juni	47871	6	47756	1	53361	24
Juli	59412	33	68033	14	65200	2
August	62066	20	71463	41	67654	9
September . . .	60038	42	64187	2	64842	55
Oktober	32937	40	35026	1	40643	3½
November . . .	21053	20	23869	32		
Dezember . . .	16596	18	19363	52		
Summe	430889	54	437032	8		
Hierzu traten noch für Extrafahrten .	382	45	im Vorstehenden enthalten.			
für Nachzahlungen	84	45	40	56		
Zahlungen von der Post	2119	5	3678	8		
Summe	433477	5	440751	12		

Die vorstehenden Einnahmen der Jahre 1844 und 1845 theilten sich in nachstehende Rubriken:

	1844.		1845.	
	fl.	kr.	fl.	kr.
a. Personentransport	381793	29	378675	49
b. Gepäck-Ueberfracht	18402	53	19770	12
c. Transport von Frachtgütern . . .	17174	33	23371	56
d. = = Schlachtvieh . . .	3433	45	3277	42
e. = = Equipagen	8955	1	9808	17
f. = = Hunden, Wildpret, Traglasten 2c. . .	1130	13	1223	36
g. für Extrafahrten	382	45	904	36
h. Nachzahlungen	84	45	40	56
Summe	431357	24	437073	4
Hierzu Zahlung der Post	2119	41	3678	8
Zusammen	433477	5	440751	12

Die spezielle Vereinnahmung der vorstehenden Einnahmen fand auf den nachstehenden Stationen Statt:

		1844. fl.	kr.	1845. fl.	kr.
1.	Frankfurt	162159	12	161504	11
2.	Höchst	19136	19	18823	13
3.	Hattersheim	6483	36	6530	26
4.	Flörsheim	5313	39	5039	32
5.	Hochheim	5356	51	5354	53
6.	Kastell	126408	44	127622	51
7.	Bieberich	28128	15	32283	34
8.	Wiesbaden	80022	59	79873	28
	Extrafahrten	382	45	im Vorstehenden enthalten.	
	Zahlung der Post	2119	41	3678	8
	Nachzahlungen	84	45	40	56
	Summe	433477	5	440751	12

Da die Einnahmen im Jahre 1843, incl. der Zahlungen von der Post, 428387 fl. 36 kr. waren, so ergiebt sich für das Jahr 1844 eine Mehr-Einnahme von 5089 fl. 29 kr.; für das Jahr 1845 gegen 1843 eine Mehr-Einnahme von 12363 fl. 36 kr.; gegen 1844: 7274 fl. 7 kr.

Zu den angeführten Einnahmen, im Betrage von

	1844. fl.	kr.	1845. fl.	kr.
	433477	5	440751	12
traten noch hinzu:				
für Verpachtung und Crecenz-Ertrag	1555	55	2577	—
für Vermiethung verschiedener Lokalitäten	340	—	552	30
Summe	435373	—	443880	42

Die Betriebsausgaben im Jahre 1844 waren dagegen:

	fl.	kr.
1. Lokomotive-Reparaturkosten, wobei, als zu gleichem allgemeinen Zweck verwendet, auch die Reparaturkosten der Wagen und die Ausgaben für die Werkstätte in Anschlag gebracht werden müssen. Diese waren im Jahre 1844 sehr bedeutend; der große und schwere Dienst, welcher schon bei Eröffnung der Bahn eintrat und nicht nachließ, hat die zuerst empfangenen Maschinen sehr schnell und sehr bedeutend abgenutzt. Weit schwächer, als die später erhaltenen Lokomotive, mußten sie oft, um dem Dienste Genüge zu leisten, über Verhältniß angestrengt werden, und konnten bei nicht hinlänglicher Anzahl nicht immer gehörig nachgesehen und bei kleinen Mängeln nicht sogleich wieder hergestellt werden. Der hieraus erwachsene Nachtheil zeigte sich nach und nach, ganz besonders aber im vergangenen Jahre, so daß auf diese Rubrik . . . . verwendet werden mußten.	10510	52

		fl.	kr.
2.	Für Personenwagen-Reparatur, neue wurden keine angeschafft	4500	30
	NB. Bei diesen beiden Posten wurden die Vorräthe nach ihrem Schätzungswerthe und dann mit 25 Proz. Rabatt oder zu 75 Proz. angenommen.		
3.	Für Coaks, wobei sich in diesem Jahre ein minus von 6608 fl. 27 kr. gegen 1843 ausweist, wurde verausgabt	45912	22
4.	Fett, Oel und dergleichen	3002	24
5.	Die Werkstätten . . . . auch diese erhöhten sich aus gleichem Grunde, wie angeführt.	24425	55
6.	Besoldungen und Gratifikationen	86412	35
7.	Steuern und Miethen, die noch zu zahlende Nassauische Steuer mit eingerechnet	10107	17
8.	Stationsgebäude	5386	30
9.	Bureaukosten	3957	33
10.	Bekleidung wurde, wegen theilweise zu ersetzenden Mänteln, etwas mehr als voriges Jahr verwendet	3060	36
11.	Arbeitsgeschirr und Wagen, einschließlich einer zum Gebrauche des Bahnmeisters gefertigten Dräsine	815	21
12.	Bau-Materialien	1696	3
13.	Bahn-Unterhaltung,		
	a. Arbeitslohn . . . . 9844 fl. 36 kr.		
	b. Baumaterial (wie oben) . . . 1696 = 3 =		
	Zusammen 11540 fl. 39 kr.	9844	36
14.	Verschiedene Ausgaben, wobei die Einrichtungskosten des Telegraphs zwischen Wiesbaden, Bieberich und Kastel mit etwa 900 fl.; Ausschmückungskosten bei den Vermählungs-Festlichkeiten in Wiesbaden, Reise- und Druckkosten, Bank-Provision, Agio und dergleichen	5042	25
15.	Heizung und Beleuchtung	4561	—
16.	Unterhaltung der Mobilien	928	17
17.	Zinsen, Saldo des Hauptzinsen-Konto's	14586	18
18.	Feuerversicherung der auf das Jahr 1844 fallende Betrag	722	55
19.	Sämereien, Kulturkosten des Grundeigenthums . . .	412	6
	Betrag sämmtlicher Ausgaben	235885	35
	Gesammt-Einnahme	435373	—
	Es verblieben somit als Rein-Ertrag für 1844:	199487	25

Hiervon kamen zur Vertheilung:

	fl.	kr.
1. als Dividende für jede der 12000 Aktien pro Stück 15 fl.	180000	—
2. als Tantieme für den Direktor	1500	—
3. als Geschenk und Beitrag für den Pensions-, Wittwen- und Waisenfonds	1500	—
4. als fernere Dotation des Kapital-Reservefonds . . .	6000	—
5. zur Ueberschreibung auf das Maschinen- und Transport-mittel-Reserve-Konto	10487	25
Zusammen	199487	25

Im Jahre 1845 stellten sich die Ausgaben wie folgt:

	fl.	kr.	fl.	kr.
I. Erste Rückzahlungs-Rate der aufgenommenen Obligationen			5000	—
II. Konto für Grundeigenthum				
für Prozeßkosten, geometrische Arbeiten und sonstige dahin gehörende diverse Ausgaben . .			1202	44
III. Konto für Unterhaltung der Bahn.				
1. Besoldung des Bahnmeisters, der Bahnaufseher und Bahnwärter	20854	40		
2. Arbeitslohn zur Erhaltung der Bahn, Nachtwachen u. dergl.	9960	14		
3. Material, als: Steine, Kies-Fuhrlohn ꝛc. .	498	57		
4. Wagen und Geschirr: Anschaffung von Trollwagen, Schiebkarren, Steinbohrern u. dgl. .	1103	51		
5. Kulturkosten	541	50		
6. Insgemein, Restzahlung für den Glocken-Telegraph und andere kleine Ausgaben	680	56		
			33640	28
IV. Dienstgebäude-Konto.				
1. für Unterhaltung sämmtlicher Gebäulichkeiten	3919	16		
2. Desgleichen für Mobilien und Dekorationen, nach Abzug zweier verkaufter Lustres . . .	299	23		
3. Miethe für Lokalitäten in Kastel	130	—		
			4348	39
V. Konto der Betriebskosten.				
1. Besoldung des Personals der Bahnhöfe, der Lokomotivführer, Heizer, sämmtlicher Kondukteure ꝛc.	45251	21		
2. Arbeitslohn und Diäten	3489	27		
3. Lokomotive: direkte Reparaturen	5858	6		
4. Personen- und Güterwagen: direkte Reparaturen	4622	45		
5. Coaks und Beförderungsmittel	35809	30		
6. Knochenöl und Fett	3413	1		
7. Heizung und Beleuchtung auf allen Stationen	5419	20		
8. Bureaukosten	4192	29		
9. Bekleidungskosten der Angestellten	3291	54		
10. Verschiedene Geräthe	554	40		
11. Insgemein, worin ein Theil des Materials für den neuen electromagnetischen Telegraphen				

	fl.	kr.	fl.	kr.
zwischen Kastel und Frankfurt sich einbegriffen findet	4913	50		
			116816	23
VI. Konto der Verwaltungs-Kosten. Besoldung sämmtlicher höheren Beamten, Diäten u. s. w.			11981	15
VII. Konto für Bahn- und Betriebsmaterial.				
1. Bahnbau-Material, als: Schienen, Schwellen, Chairs	597	38		
2. Lokomotiv- und Wagentheile zu augenblicklichen Verwendungen bestimmt	2821	10		
			3418	48
VIII. Konto für Feuerversicherung für die im Jahre 1845 abgelaufenen Prämien-Theile . .			655	4
IX. Konto der Werkstätte.				
1. Besoldung der Maschinenmeister, Magazinier und sonstigen Personals	4280	—		
2. Arbeitslohn sämmtlicher Arbeiter in Kastel und Frankfurt	13969	23		
3. Material-Verbrauch, nach Abzug der verkauften, abgenutzten Maschinentheile und Abfälle	8958	56		
4. Werkzeuge und Maschinen in den Werkstätten	968	57		
5. Feuerung in den Werkstätten	1319	1		
6. Diverse kleine Ausgaben	184	38		
			29680	55
X. Konto für Steuern, eingerechnet die von Herzoglich Nassauischer Regierung für 1845 abermals ausgeschriebene Steuer von 9280 fl. 6 kr.			10129	46
XI. Haupt-Zinsen-Konto			14188	20
Die Gesammt-Ausgaben betrugen somit			231062	22
Die Gesammt-Einnahmen des Jahres 1845 waren			443880	42
Verblieb als Netto-Ertrag die Summe			212818	20
Dieser Rein-Ertrag wurde, wie folgt, vertheilt:				
1. als Dividende für jede der 12000 Aktien à 15 fl. pr. Stück			180000	—
2. als Tantieme für den Direktor			1500	—
3. als Geschenk und Beitrag für den Pensions-Wittwen- und Waisenfonds			1500	—
4. als fernere Dotation des Kapital-Reservefonds			8000	—
5. zur Ueberschreibung auf den Maschinen- und Transportmittel-Reserve-Konto			21818	20
Zusammen			212818	20

Durch den hohen Wasserstand im Frühjahr 1845 wurden bedeutende Beschädigungen des Bahnkörpers und der Gebäude herbeigeführt. Die Kosten für die Herstellung derselben betrugen im Ganzen 3488 fl. 8 kr.; hiervon kamen auf die Herstellung der Bahn 1485 fl. 29 kr., auf die Herstellung der Gebäude 2002 fl. 39 kr. Um die Ueberschwemmungen der Bahn in der Gemarkung Eddersheim für die Folge zu verhindern, sind die Schwellen an dieser Stelle successive mit Kies unterschlagen und ist das Bahngestänge dergestalt gehoben worden, daß die Bahn in Zukunft an dieser Stelle, wenn kein größerer Wasserzufluß als bisher Statt findet, von dem Wasser frei bleiben wird.

Die Leistungen der Lokomotive, welche während der Jahre 1844 und 1845 im Dienste waren, ergeben sich aus nachstehender Zusammenstellung:

Name der Lokomotive.	1844.		1845.	
	Anzahl Fahrten.	Zurückgelegte Stunden.	Anzahl Fahrten.	Zurückgelegte Stunden.
1. Blitz . . .	273	1079	16	60
2. Pfeil . . .	285	2349	614	5789
3. Adler . . .	701	4548	223	948
4. Wiesbaden .	610	3893	308	1903
5. Stephenson .	196	1440	481	2590
6. Gutenberg . .	580	4262	312	3108
7. Frankfurt . .	222	1768	619	5699
8. Mainz . . .	528	3724	409	3402
9. Rhein . . .	237	1016	116	246
10. Main . . .	562	5482	379	3776
11. Taunus . .	632	6200	498	4939
12. Cockerill . .	217	1789	423	3820
Zusammen	5043	37541	4398	36280

Der Verbrauch an Coaks zum Heizen der Lokomotiven stellte sich in den letzten drei Jahren folgendermaßen:

	im Jahre 1843.	1844.	1845.
Coaksverbrauch in Zentnern	45200	40774	31443
Unterschied des Verbrauches im Vergleiche mit dem Jahre 1845	13757	9331	—

Einschließlich der Versuchsfahrten, Fahrten mit leeren Wagenzügen, Aufbrechen des Glatteises, Schneeabräumen rc., durchliefen die Maschinen einen Raum:

	im Jahre 1843.	1844.	1845.
von Stunden à 4000 Meter	40943	41231	40047
Mithin war der durchschnittliche Verbrauch mit Anheizen und Stationiren, Reservehalten rc. per Wegstunde à 4000 Meter	110,39 Pfd.	98,89 Pfd.	78,52 Pfd.

Die im Jahre 1845 gemachten Ersparnisse an Coaks betrugen demnach, unter Berücksichtigung des von den Maschinen durchlaufenen Raums, im Vergleiche gegen 1843 = 29,22; 1844 = 22,22.

Der Verbrauch an Coaks in sämmtlichen Maschinen, sowohl für die regulären Züge, Versuchsfahrten, Fahrten mit leeren Wagen und Behufs des Schneeabräumens 2c., in den einzelnen Monaten während der letzten 3 Jahre stellte sich, einschließlich des Anheizens, Reservehaltens, Feuerung der Reservemaschinen 2c., wie folgt:

Monat.	1843. Verbrauch an Coaks in Zentner.	1843. Durchlaufener Raum in Stunden à 4000 mètres.	1843. Durchschnittlicher Coaksverbrauch pr. Stunde in Pfund.	1844. Verbrauch an Coaks in Zentner.	1844. Durchlaufener Raum in Stunden à 4000 mètres.	1844. Durchschnittlicher Coaksverbrauch pr. Stunde in Pfund.	1845. Verbrauch an Coaks in Zentner.	1845. Durchlaufener Raum in Stunden à 4000 mètres.	1845. Durchschnittlicher Coaksverbrauch pr. Stunde in Pfund.
Januar	3403	2930	116,18	3117	2883	109,25	2031	2764	73,48
Februar	3038	2713	111,97	2818	2692	104,68	2068	2646	78,15
März	3387	2867	118,13	3333	2936	113,56	2382	2832	84,11
April	4204	3420	122,92	3648	3334	109,41	2618	3092	84,67
Mai	4286	3856	111,15	3892	3853	101,01	3228	3886	83,06
Juni	4031	4100	98,32	4176	4282	97,52	3004	4044	74,31
Juli	4479	4270	104,92	4495	4492	100,08	3186	4249	74,98
August	4686	4315	108,59	4392	4235	103,70	3374	4274	78,94
September	4639	4191	110,68	3995	4028	99,18	3127	4031	77,57
Oktober	3152	2767	113,91	2583	2917	88,54	2235	2759	80,64
November	2950	2721	108,41	2217	2724	81,38	2082	2707	76,91
Dezember	2945	2793	105,44	2108	3855	73,83	2118	2763	76,65
Zusammen	45200	40943	110,39	40774	41231	98,89	31443	40047	78,52

Bei dem vorstehend angegebenen Coaksverbrauch ist zu berücksichtigen, daß die Wagenzüge durchschnittlich aus 11 Wagen bestanden, die vorhandenen Maschinen, mit Ausnahme von einer der ältern Konstruktion (d. h. kurze

Kessel mit einer geringen Anzahl von Heizröhren), angehören, desgleichen die Spannung der Sicherheitsventile, höchstens 60 Pfd. per Q.Zoll englisch beträgt und daß, wegen der sonstigen, dagegen obwaltenden Bedenken, das Feuer zur Nachtzeit nicht in den Maschinen gelassen wird.

Der Minderverbrauch an Coaks ist nur durch die an den Maschinen angebrachte Verbesserungen, Belehrung der Lokomotivführer über die zweckmäßige Benutzung und eine nachhaltige strenge Aufsicht auf die Verwendung des Brennmaterials bewirkt worden.

Der Verbrauch an Maschinenöl und Fett in dem Jahre 1845 war für die Lokomotive ebenfalls geringer. Es wurden im Ganzen verbraucht:

1426 Maaß oder 5169 Pfd. Maschinenöl, mithin per durchlaufene Stunde à 4000 Meter 0,12 Pfd. Wagenschmiere.

Das Vermögen der Pensions-Wittwen- und Waisen-Kasse der Angestellten der Taunus-Eisenbahn bestand am Schlusse des Jahres 1845, nach Abzug der an 5 Pensionäre gezahlten Summe von 285 fl. 8 kr., aus 10113 fl. 16 kr.

i. Fahrordnung; Tarif.

(Seite 1699.)

Seit dem 15. September 1846 sind, unter Aufhebung der frühern Güter-Tarife, nachstehende Bestimmungen für den Güter-Transport auf der Bahn eingetreten:

Fracht-Tarif

für Güter, Geldsendungen und Gegenstände mit Werth-Angabe.

(Pro Zentner in Kreuzern.)

nach	Frankfurt.			Höchst.			Hattersheim.			Flörsheim.			Hochheim.			Kastel.			Bieberich.			Wiesbaden.		
	Klasse			Klasse			Klasse			Klasse			Klasse			Klasse			Klasse			Klasse		
Von	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
Frankfurt . . .	—	—	—	4	4	8	4	4	8	7	8	18	7	8	18	7	8	18	8½	9½	22	9	10	22
Höchst	4	4	8 E	—	—	— E	4	4	8 E	7	8	18 E	7	8	18 E	7	8	18 E	8½	9½	22 E	9	10	22 E
Hattersheim . .	4	4	8 i	4	4	8 i	—	—	— i	4	4	8 i	4	4	8 i	4	4	8 i	6	6	18 i	6	6	18 i
Flörsheim . . .	7	8	18 l	7	8	18 l	4	4	8 l	—	—	— l	4	4	8 l	4	4	8 l	6	6	18 l	6	6	18 l
Hochheim . . .	7	8	18 g	7	8	18 g	4	4	8 g	4	4	8 g	—	—	— g	4	4	8 g	6	6	8 g	6	6	8 g
Kastel	7	8	18 u	7	8	18 u	4	4	8 u	4	4	8 u	4	4	8 u	—	—	— u	4	4	8 u	4	4	8 u
Bieberich . . .	8½	9½	22 t.	8½	9½	22 t.	6	6	18 t.	6	6	18 t.	6	6	8 t.	4	4	8 t.	—	—	— t.	4	4	8 t.
Wiesbaden . . .	9	10	22	9	10	22	6	6	18	6	6	18	6	6	8	4	4	8	4	4	8	—	—	—

4. Klasse 3 kr. von jedem Hundert Gulden deklarirten Werth für alle Bahnstrecken gleich.

Den Güter-Versendern wird am Schlusse des Jahres nachstehender Rabatt bewilligt, und zwar:

von 12000 Ztr. bis 18000 Ztr. 5 Proz. von dem gezahlten Frachtbetrag;
= 18001 = = 24000 = 7½ = = = = =
= 24001 = = 50000 = 10 = = = = =
= 50001 = = 100000 = 15 = = = = =
= 100001 und weiter 20 = = = = =

Reglement für den Güter-Transport.

§. 1.

Die Güter, Geldsendungen und Gegenstände mit Werthangabe, welche der Taunus-Eisenbahn zur Beförderung übergeben werden, zerfallen in vier Klassen nach vorstehendem Tarif.

In die erste Klasse gehören alle Gattungen Getreide und Hülsenfrüchte, Obst, Kartoffeln und Mehl, Nutz- und Brennholz, Kohlen, rohes und Schmelz-Eisen, Gyps, Steinkohlen und sonstige rohe Produkte.

Unter 45 Ztr., welche eine Ladung bilden, werden keine Güter erster Klasse angenommen. Auf den Zwischenstationen sind solche Verladungen, Behufs der Hinschaffung nöthiger Wagen, zwei Tage vorher anzuzeigen.

Parthieen unter 45 Ztr. zahlen nach dem Tarif zweiter Klasse.

Zur zweiten Klasse gehören Handelsgüter aller Art: Kolonial- und Spezereiwaaren, Wein, Branntwein, Bier und Oel, verpacktes Mineralwasser und sonstige Flüssigkeiten, alle Gattungen von Manufakturwaaren, Schaaf- und Baumwolle, Hopfen, Leder, Seide, Hanf, Flachs, Steingut-, Glas- und Galanteriewaaren, Stab- und Gußeisen, Messing, Kupfer, Zinn, Blei und sonstige Metalle, außer Gold, Silber, Platina rc. rc.

Die Güter, welche im Verhältniß ihres Umfangs ein geringeres Gewicht haben, oder eine besondere Aufmerksamkeit bei der Verladung erfordern, als: Möbel, Hausgeräth, Bettfedern, Korbwaaren, Maschinentheile, Korkholz, Rauhkarden, Züber rc. rc. zahlen den doppelten Frachtansatz.

Die dritte Klasse begreift die Güter, welche mit den zunächst gehenden Personenzügen, als Eilgut, befördert werden sollen.

Gegenstände, welche außergewöhnlich voluminös und Raum erfordernd, oder schwer auf- und abzuladen sind, namentlich Frachtstücke, welche einzeln mehr als 16 Ztr. wiegen, unterliegen in Betreff des Transports und der Fracht einer besonderen Uebereinkunft.

Zur vierten Klasse gehören ungeprägtes Gold, Silber, Platina, Geld und andere Gegenstände von Werth. Hiervon muß der Werth deklarirt werden. Die Fracht von Gegenständen mit Werthangabe kann in keinem Falle geringer sein als die nach dem Gewicht berechnete Fracht betragen würde.

Frachtgüter, Geld und Gegenstände mit Werthangabe unter 25 Pfund werden zum Transport nicht angenommen.

Schwefelsäure, Scheidewasser, Schießpulver, Knallsilber und alle sonstige, durch Reibung entzündbare Gegenstände werden nicht befördert.

Wer dieser Anordnung durch unrichtige Deklaration zuwider handelt, ist für die Folgen und allen daraus hervorgehenden Schaden verantwortlich.

§. 2.

Alle zur Versendung zu übernehmenden Güterstücke müssen auf den betreffenden Bahnhof gebracht werden, und, unter genauer Befolgung der Zollordnung und sonstiger gesetzlichen Vorschriften, mit Frachtbriefen und Deklarationen versehen sein, worin die Kolli nach Zeichen, Nummern, Gewicht, Bestimmungsort und Name des Empfängers bezeichnet sind.

In den Frachtbriefen für Eilgut muß das Wort „Eilgut" deutlich und mit großer Schrift angemerkt sein.

Die Verwiegung der Güter geschieht nach dem Zollgewicht. Bei Berechnung der Fracht werden Kolli unter 100 Pfd. für einen Zentner angenommen. Weitere Gewichtstheile über einen Zentner bis zu 25 Pfd. werden nicht, von 25 bis 75 Pfd. aber für einen halben Zentner und von 75 bis 100 Pfd. für einen ganzen Zentner berechnet.

§. 3.

Die Güter müssen in gutem, transportabeln Zustande sein, widrigenfalls solche nicht angenommen werden.

Geldsendungen und Kolli mit Werthangabe, worüber auf Verlangen, gegen Entrichtung einer Gebühr von 2 kr., Empfangsbescheinigung ertheilt wird, müssen sorgfältig verpackt und mehrfach versiegelt, auch außerdem mit Frachtbrief und Deklaration (§. 2), worin Inhalt und Werth angegeben ist, versehen sein.

Güter, welche als Eilfracht deklarirt werden, müssen eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges eingeliefert sein.

§. 4.

Für Inkasso der auf Güter ruhenden Nachnahmen wird nichts berechnet.

Die Auszahlung der Nachnahme geschieht erst dann, wenn von dem Bestimmungsorte die Anzeige gemacht worden, daß solche eingegangen ist.

§. 5.

Für die richtige Ueberlieferung der aufgegebenen Güter in die Bahnhöfe, in äußerlich gutem Zustande, wird gehaftet.

Wenn eine äußerliche Beschädigung nicht vorhanden ist, kann in keinem Falle wegen des Inhalts der Kolli eine Entschädigung reklamirt werden, so wie nur dann Gewichtsdefekte vergütet werden, wenn eine Entwendung äußerlich erkennbar ist.

Für Lekkage, für Verderben von Flüssigkeiten oder von Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen, für das Einrosten von Metallwaaren und den Bruch leicht zerbrechlicher Gegenstände, worunter namentlich Mobilien und sonstiges Hausgeräth zu rechnen ist, wird nicht gehaftet.

Die Verwaltung hat das Recht, bei Aufgabe dieser Waaren sich die Fracht im voraus bezahlen zu lassen.

§. 6.

Die Frachtgüter werden von den Bahnhöfen zu Frankfurt, Kastel, Wiesbaden und Bieberich an den Empfänger überbracht, wofür derselbe, außer den festgesetzten Tarifsätzen, 3 kr. für jedes Kollo resp. Zentner zu vergüten hat.

Für das Ueberbringen von dem Bahnhofe von Kastel nach Mainz sind 3 kr., für die Zeit aber, worin die Brücke abgefahren ist, 6 kr. pr. Kollo resp. Zentner, einschließlich Brücken- und Ueberfahrtgelder, zu vergüten. Es steht indessen jedem Empfänger von Frachtgütern frei, solche nach desfallsiger, der Ankunft derselben vorhergegangenen Erklärung auf dem Bahnhofe in Empfang zu nehmen, was indessen binnen 24 Stunden zu geschehen hat.

Nach Ablauf dieser Zeit wird für diese Güter keine weitere Garantie geleistet und fallen alle Folgen der verzögerten Abnahme auf den Empfänger, resp. Versender.

Außerdem ist für jeden Tag nach der Ablieferungsfrist ein Lägergeld von 3 kr. pro Zentner zu bezahlen.

Auf den Zwischenstationen Höchst, Hattersheim, Flörsheim und Hochheim hat der Empfänger für den Transport der Güter nach und von dem Bahnhofe selbst zu sorgen.

§. 7.

Für das Ueberbringen von Geld und Gegenständen mit Werthangabe in die Wohnung des Adressaten ist eine Gebühr von 1 kr. von jedem Hundert Gulden des deklarirten Werthes zu bezahlen.

§. 8.

Die richtige Ablieferung der Güter hat der Empfänger zu bescheinigen. Bei verweigerter Annahme werden die Güter auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers deponirt.

§. 9.

An Sonn- und Festtagen ist die Verwaltung zum Transport der Güter nicht verpflichtet, behält sich aber vor, Eilgut und sonstige, dem Verderben ausgesetzte Gegenstände, als solches, zum Transport mit den Personenzügen anzunehmen.

§. 10.

Für das Auf- und Abladen werden keine Kosten berechnet.

§. 11.

Die Annahme und Berechnung von Trinkgeldern und Kosten, von welchen das Reglement nichts enthält, ist sämmtlichen Beamten der Taunus-Eisenbahn auf das strengste untersagt.

§. 12.

Veränderungen in dem Tarif und in den Bestimmungen werden jedesmal bekannt gemacht.

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 1705.)

Die Dividende für die Stamm-Aktien betrug:

für das Jahr 1844: 6 Proz. oder pro Aktie 15 fl.
" " " 1845: 6 " " " " 15 "

Der höchste Kours der Aktien war (auf 100 reduzirt) 158; der niedrigste nicht unter pari; der jetzige (14. November 1846) 143⅕.

l. Personenfrequenz.

(Seite 1705.)

Diese war in den einzelnen Monaten der Jahre 1844, 1845 und 1846, wie folgt:

Monat.	1844. Personen.	1845. Personen.	1846. Personen.	1846. Einnahme für Personen und Gepäck. fl.	kr.
Januar	28409	30959	36012	14762	22
Februar	33316	28786	37103	17543	42
März	49052	29171	40070	20257	1
April	60831	39920	60010	33221	—
Mai	67076	64429	66838	33994	43
Juni	92882	87101	100197	49628	55
Juli	101262	116900	114447	61176	44
August	96351	107794	108369	62644	8
September . . .	93722	95208	95904	59419	59
Oktober	52074	55461	60746	35461	6
November . . .	39359	46083			
Dezember . . .	29333	37863			
Zusammen	743667	739675			

Die Beförderung der im Jahre 1844 gefahrenen 743667 Personen fand auf nachstehenden Stationen, wie folgt, Statt:

a. Frankfurt . . . . 175765 Person.
b. Höchst, incl. 248 Postreisende . . . 62550 =
c. Hattersheim . . . . 18818 =
d. Flörsheim . . . . 14426 =
e. Hochheim . . . . 15230 =
f. Kastel, incl. 751 Postreisende . . . 219731 =
g. Bieberich . . . . 70171 =
h. Wiesbaden, incl. 337 Postreisende . 166976 =
Zusammen 743667 Person.

Hiervon kamen:

12285 Pers. oder 1,6 Proz. auf die 1. Klasse,
83456 = = 11,2 = = = 2. =
201151 = = 27,1 = = = 3. =
446775 = = 60,1 = = = 4. =
743667 Personen.

Gegen das Jahr 1843 stellte sich mithin eine verminderte Frequenz von 993 Personen heraus. Vergleicht man die von den Reisenden gewählten Wagenklassen gegen das Jahr 1843, so ergiebt sich, daß im Jahre 1844 die erste Klasse eine Vermehrung von 1890, die zweite Wagenklasse 237 und die vierte Wagenklasse eine Vermehrung von 4406 Personen gehabt habe, dagegen die dritte Wagenklasse von 7526 Personen weniger benutzt worden ist.

Vertheilt man die ganze Frequenz auf die einzelnen Tage des Jahres, so ergeben sich für jeden Tag $2031\frac{321}{366}$ Personen.

Die stärkste Frequenz war am 21. Juli, an welchem Tage die Taunus-Eisenbahn von 7798 Personen benutzt wurde; die schwächste Frequenz fand am 20. Januar mit 586 Personen Statt.

Für den Transport von Personen, Frachtgütern, Reisegepäck, Equipagen, Vieh ꝛc. waren im Jahre 1844: 43909 Wagen erforderlich, welche in 4313 Fahrten 37301 Wegstunden durchliefen, was für jede einzelne Fahrt etwa $8\frac{1}{2}$ Wegstunden und 10 Wagen nachweist.

Bei Ermittelung der befahrenen Wegstrecken hat sich ergeben, daß

131806	Personen	auf	1	Stunde,
288293	=	=	2	Stunden,
6697	=	=	3	=
30450	=	=	4	=
2459	=	=	5	=
22034	=	=	6	=
8784	=	=	7	=
167337	=	=	8	=
20516	=	=	9	=
65301	=	=	10	=

Wegs die Bahn benutzt haben.

Für den Personentransport kamen im Ganzen 381793 fl. 29 kr. auf, so daß für jeden beförderten Reisenden sich eine Einnahme von $33\frac{3}{20}$ Kreuzer herausstellt.

Für die im Jahre 1845 beförderten 739675 Personen wurden 380596 fl. 29 kr. oder pro Person 30,8 kr. eingenommen; hiervon kamen auf die einzelnen Stationen der Bahn:

		Von	Nach	Einnahme. fl.	kr.
a.	Frankfurt . . .	174104	194185	135614	31
b.	Höchst	61462	61462	18361	8
c.	Hattersheim . .	19095	19095	6319	38
d.	Flörsheim . .	13962	13962	4876	15
e.	Hochheim . . .	15221	15221	5078	33
f.	Kastel	218234	218234	112292	51
g.	Bieberich . . .	70567	70567	21348	39
h.	Wiesbaden . .	167030	167030	74784	14
i.	Post	—	—	1920	40
	Zusammen	739675	739675	380596	29

Hiervon benutzten:

13663	Personen	oder	1,85	Proz.	die	1.	Klasse,
81288	=	=	10,98	=	=	2.	=
191639	=	=	25,90	=	=	3.	=
453085	=	=	61,27	=	=	4.	=
739675	Personen.						

Gegen das Jahr 1844 fand mithin eine Minderfrequenz von 3992 Personen Statt.

Vergleicht man die von den Reisenden gewählten Wagenklassen mit jenen des Jahres 1844, so stellt sich heraus, daß im Jahre 1845 die erste Klasse eine Vermehrung von 1378 und die vierte Klasse eine Mehrzahl von

6310 Personen gehabt haben, wogegen die zweite Wagenklasse von 2168 und die dritte Klasse von 9512 Personen weniger benutzt worden sind.

Für den einzelnen Tag im Jahre ergab sich durchschnittlich eine Frequenz von $2026\frac{185}{365}$ Reisenden; also etwa 5 Personen weniger als 1844.

Die stärkste Frequenz im Jahre 1845 fand am 20. Juli Statt, an welchem Tage die Taunus-Eisenbahn von 12953 Personen mit einer Geldeinnahme von 4822 fl. 15 kr. benutzt wurde. Die schwächste Frequenz war am 13. Februar mit 534 Personen.

Für den Transport von Personen, Frachtgütern, Reisegepäck, Equipagen, Vieh ꝛc. waren im Jahre 1845: 45665 Wagen erforderlich, welche im regelmäßigen Dienste in 4148 Fahrten 36286 Wegstunden durchliefen, was für jede einzelne Fahrt $8\frac{3}{4}$ Wegstunden und ein Erforderniß von 11 Wagen nachweist.

m. Güterfrequenz.

(Seite 1710.)

Außer den gefahrenen Personen wurden im Jahre 1844 mit den gewöhnlichen Konvois befördert:

$60211\frac{1}{2}$ Ztr. Frachtgut,
11840 Ztr. 43 Pfd. Reisegepäck-Ueberfracht,
177 = 10 = Gepäck-Ueberfracht der Postreisenden,
3042 = 55 = Postgüter,
534186 fl. Geld,
1248 Equipagen,
4800 Stück Schlachtvieh,
32 = Wildpret,
2539 Hunde,
13958 Traglasten.

Die Einnahmen dafür waren:

			fl.	kr.
a.	für den Transport von	Frachtgütern . .	17174	33
b.	desgl.	Gepäck-Ueberfracht	18402	53
c.	desgl.	Schlachtvieh . .	3433	45
d.	desgl.	Equipagen . .	8955	1
e.	desgl.	Hunden, Wildpret, Traglasten ꝛc.	1130	13
		Zusammen	49096	25

Im Jahre 1845 wurden außer den gefahrenen Personen transportirt:

$103452\frac{1}{4}$ Ztr. Frachtgut,
12187 Ztr. 79 Pfd. Reisegepäck,
289 = 50 = Postgepäck,
4619 = 77 = Postgüter,
630046 fl. baares Geld,
1339 Equipagen,

4797 Stück Schlachtvieh,
38 = Wildpret,
2314 Hunde, und
15589 Traglasten.

Die Einnahmen hierfür stellten sich wie folgt:

		fl.	kr.
a.	Transport von Frachtgütern	23371	56
b.	desgl. Reisegepäck	19770	12
c.	desgl. Schlachtvieh	3277	42
d.	desgl. Equipagen	9808	17
e.	desgl. Hunden, Wildpret und Traglasten	1223	36
	Zusammen	57451	43

Die auf der Bahn bewegten 103452¼ Ztr. Frachtgüter und die Einnahme dafür vertheilten sich auf die einzelnen Stationen folgendermaßen:

	Abgegangen.	Angekommen.	Einnahme.	
	Ztr.	Ztr.	fl.	kr.
Frankfurt	37820	59555	9018	17
Höchst	989	1494	181	35
Hattersheim . . .	483½	1013¼	69	36
Flörsheim	247¼	164	50	48
Hochheim	961	551½	166	38
Kastel	24299¼	11608½	4942	1
Bieberich	36333¼	22959¾	8304	37
Wiesbaden	2319	6106¼	638	24
Zusammen	103452¼	103452¼	23371	56

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1846 wurden auf der Bahn transportirt und dafür eingenommen:

Monat.	Frachtgut.	Einnahme dafür.		Einnahme für Beförderung von Reisewagen, Vieh 2c.		Gesammt-Einnahme.	
	Ztr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Januar	9210½	1866	21	581	19	2447	40
Februar	8669	1806	31	383	9	2189	40
März	10174	2118	35	690	47	2809	22
April	12069	2561	50	724	23	3286	13
Mai	11295½	2338	48	1136	8	3474	56
Juni	9387	1947	23	1788	6	3735	29
Juli	9398	2018	25	2004	53	4023	18
August	12833½	2710	14	2299	47	5010	1
September . . .	20239½	3446	8	1976	48	5422	56
Oktober	25491	3838	5½	1344	12	5182	17

C. Im Großherzogthum Hessen.

4. Hessische Ludwigsbahn.

(Mainz-Worms-Baierische Grenze.)

a. Geschichte dieses Projekts.

Nachdem, wie wir in dem Seite 1667 bis 1670 Angeführten gesehen haben, auf die von dem für die Ausführung dieses Unternehmens gebildeten Komité gemachten Anträge von der Regierung keine ihm erwünschte Verfügung erfolgt war, kam man bei der im Januar 1845 zusammengetretenen Ständeversammlung des Großherzogthums Hessen um Verwendung für die Genehmigung zur Anlage der oben erwähnten Eisenbahn ein. Das Resultat der hierauf angestellten Berathungen war, daß in beiden Kammern nach langen Debatten für und wider, der Antrag genehmigt und die Staatsregierung ersucht wurde, die Verwaltung der Eisenbahn-Gesellschaft bei ihren Unterhandlungen mit der Baierischen Regierung zu unterstützen.

Auf diese Weise war denn das für Mainz und das ganze Rheinhessen so wichtige Unternehmen gesichert und die allgemeinen Schwierigkeiten, welche sich bis dahin der Ausführung desselben entgegengestellt hatten, beseitigt. Nun aber erwachten die Lokal-Interessen, indem sich Vertheidiger für die Linie längs des Rheines und für die durch das Innere der Provinz aufwarfen und lebhaft ihre Ansichten in öffentlichen Blättern vertheidigten.

Das Komité entschied sich nach Beendigung der nöthigen Terrain-Untersuchungen für die erstere Richtung und beantragte, unter Einreichung der Pläne, Kostenanschläge ꝛc., die Genehmigung bei der Regierung. Im Juli 1845 wurde hierauf dem Komité von dieser die Zusicherung ertheilt:

> „daß die Konzession für die Eisenbahn von Mainz bis Ludwigshafen auf der erbetenen Richtung den Rhein entlang lauten werde."

Nachdem mithin auch diesen Streitigkeiten ein Ende gemacht und die Genehmigung für den auf Baierischem Gebiete belegenen Theil der Bahn von Frankenthal bis Ludwigshafen erfolgt war, wurde am 8. Oktober 1845 die erste General-Versammlung gehalten. In dieser konstituirte sich die Gesellschaft zur Ausführung einer Eisenbahn zwischen Mainz und der Baierischen Grenze unter dem Namen „Hessische Ludwigs-Eisenbahn", wählte statt des bisherigen Komité's einen Verwaltungsrath und bildete, um die Statuten einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen und einige gewünschte Abänderungen zu erzielen, einen Ausschuß. Sobald dieser seine Arbeiten vollendet haben würde, sollte eine neue General-Versammlung einberufen und derselben diese so abgeänderten Statuten zur Annahme vorgelegt werden.

In Gemäßheit dieses Beschlusses wurde zum 15. Dezember 1845 eine zweite General-Versammlung einberufen und in dieser die abgeänderten Statuten berathen und nach mehrfachen Diskussionen angenommen.

Der Bau der Bahn wurde hierauf vom Verwaltungsrathe dem Königl. Baierischen Baurathe Denis und dem Großherzogl. Hessischen Provinzial-Baumeister Opfermann gemeinschaftlich übertragen und von diesen während des Winters $18\frac{45}{46}$ die Vorarbeiten und aufzustellenden Berechnungen so thätig gefördert, daß diese Arbeiten im Laufe des Jahres 1846 beendigt wurden. Obwohl nun durch das kräftige Auftreten des Verwaltungsrathes und durch die Beschlüsse der am 25. Mai 1846 gehaltenen General-Versammlung (diese erklärte sich einstimmig für die Ausführung der Bahn) die Einzahlung der bis zum 31. März 1846 ausgeschriebenen ersten 5 Prozent mit nur sehr geringer Ausnahme erfolgte, so ist die Ausführung des Unternehmens dennoch durch die von Seiten des größten Theils der Aktionäre geschehenen Verweigerung der bis zum 15. August 1846 einzuzahlen gewesenen zweiten 5 Prozent vorläufig in Frage gestellt worden. Gegen diesen von den Aktionären gethanen Schritt hat man zwar in verschiedenen Zeitungen viel für und wider geschrieben, bis jetzt ist jedoch noch kein entscheidendes Resultat herbeigeführt worden, weshalb sich auch in dieser Beziehung nichts Bestimmtes sagen läßt. Sollte der Bau der Bahn jetzt oder später beginnen, so hofft man denselben während 2 Jahren bis Ludwigshafen zu vollenden.

Zu erwähnen ist, daß der Verwaltungsrath sich noch vor Beginn der erwähnten Streitigkeiten an die Staats-Regierung gewendet haben soll, um nachträglich von derselben die Konzession zum Bau einer Verbindungsbahn mit der Main-Neckarbahn von Oppenheim bis Darmstadt zu erlangen. Da aber, wie wir gesehen, die Ausführung der Hauptbahn sehr ungewiß ist, so ist dies mit der Zweigbahn in einem noch größeren Maaße der Fall.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Nach den vom Königl. Baierischen Baurath Denis und vom Großherzogl. Hessischen Provinzial-Baumeister Opfermann gemachten Messungen ꝛc. nimmt die günstigste Bahnlinie ihren Anfang in dem großen Raume des sogenannten Josephinen-Hospitals am Neuthore zu Mainz, wo der Hauptbahnhof errichtet werden soll. Mit dem Rhein soll dieser Bahnhof durch einen doppelten Schienenweg, welcher die Kapuzinergasse und ein Nebengäßchen zu durchschneiden hat, in Verbindung gebracht werden, um die Ueberladung der Güter ꝛc. möglichst zu erleichtern. Die Hauptbahn wird mit einer militärisch vorgezeichneten Krümmung durch die Festungswerke geleitet werden und dann zwischen der nach Mannheim führenden Staatsstraße und dem Leinpfade hart am Rheinufer sich hinziehen. Es ist zu solchem Zwecke ein 18 bis 20 Fuß hoher Damm aufzuschütten, der, mit Berührung nur eines Privateigenthums, vom Fuße der Terrasse der neuen Anlage hinweg im Rhein selbst längs der Staatsstraße zu erbauen sein wird, und zwar bis zu den letzten Häusern des Dorfes Weißenau, auf eine Strecke von etwa 1300 Metres oder 4160 preuß. Fuß. Nun die Staatsstraße überspringend, wird die Bahn am Fuße der Hügel über den Raum sich ziehen,

den man in der Art gewonnen, daß die hier abgegrabene Erd- und Steinmasse zur Errichtung des vorerwähnten Dammes einerseits, wie des gegen Nackenheim durch die Rheinniederung zu erbauenden auf der andern Seite verwendet worden. Dieser letzte Damm wird von der Staatsstraße, eine Viertelstunde unterhalb Laubenheim hinweg, bis zu den obersten Häusern des Dorfes Nackenheim, eine Länge von 1⅓ Stunde haben und schnurgerade sein, dabei die benachbarten Felder um 10 bis 15 Fuß überragen. Zu Nackenheim wird ein kleiner Tunnel den Vorsprung des Rothenberges durchbrechen. Jenseit wird die Bahn durch die untern Abflachungen der Weinberge bis nach Nierstein führen, dort die Staatsstraße überbrücken, und, mit Beseitigung einiger kleinen Häuser, auf einem zu errichtenden Damme nach dem gelben Hause an der Oppenheimer Fahrt sich ziehen. Hier ist der Punkt bestimmt, wo die nach Darmstadt zu richtende Zweigbahn ihren Anfang nehmen soll. Die Hauptbahn wird sich nach einer leichten Krümmung unterhalb Oppenheim hinziehen, wo ein zum Theil aus einem Viadukt, zum Theil aus einer Aufschüttung aufzuführender Bau bewerkstelligt werden muß. Mit diesem letzten Werke sind die hauptsächlichsten Schwierigkeiten überwunden, welche die Oertlichkeiten auf der ganzen Linie bieten. Fortan ist die Rheinebene beinahe wagerecht; nur an einzelnen Stellen wird der Boden zu durchstechen, an andern mehr oder weniger zu erhöhen sein. Fast schnurgerade wird die Bahn unter Dienheim und dem zwischen diesem Dorfe und Ludwigshöhe vorspringenden Hügel hinweg nach Guntersblum gelangen. Die Staatsstraße bei diesem großen Flecken durchschneidend, wird sie am Fuße der Hügelreihe, vorüber an Hangenwahlheim, Alsheim und Mettenheim nach Osthofen führen, in diesem Flecken etwa ein halbes Dutzend Häuser beseitigen, dann den Flecken Herrnsheim berühren und den Bahnhof auf der Westseite der Stadt Worms erreichen. Die Linie von diesem letzten bis Frankenthal wird, mit einer sehr geringen Abweichung bei Bobernheim, ganz gerade werden. Hinter Frankenthal soll die Bahn zum letzten Male die Staatsstraße überspringen, dann, vorüber an Friesenheim und Oggersheim, in südöstlicher Richtung sich ziehen, um in dem großen Hauptbahnhofe zu Ludwigshafen ihr Ende zu erreichen. Ihre Gesammtlänge (incl. des 3 Stunden langen auf Baierischem Gebiete belegenen Theils, zu dessen Ausführung sich eine eigene Gesellschaft in Frankenthal gebildet hat) wird auf 206250 rh. Fuß oder 13¾ Wegstunden oder etwa 7 Meilen berechnet.

Nächst dem Hauptbahnhofe zu Mainz sind in Hessen noch Bahnhöfe zu errichten: an der Oppenheimer Fahrt und zu Worms; Stationsgebäude aber bei Laubenheim, Nackenheim (gleichzeitig für Bodenheim), Guntersblum, Osthofen, Harnsheim, Bobernheim und Oggersheim.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Mit dem Ankauf des Bodens, der Errichtung der Gebäude, der Anschaffung des ersten Materials rc. sind die Baukosten dieser Bahn nach einem

vorläufigen Anschlage (incl. des Baierischen Theils) auf 4,700000 fl. oder nahe an 2,700000 Thlr. berechnet, und zwar im Einzelnen:

für die Strecke von Mainz bis jenseits Oppenheim .	2,500000 fl.
= = = = Oppenheim bis Worms . . .	1,200000 =
= = = = Worms bis Ludwigshafen . .	1,000000 =
Zusammen	4,700000 fl.

Das Anlagekapital für den auf Hessischem Gebiete belegenen Theil ist jedoch auf 5,000000 fl. oder 2,857143 Thlr. angenommen und soll durch 10000 Aktien à 500 fl. gedeckt werden. Es sind darauf bis jetzt (November 1846) nur 5 Prozent eingezahlt, da die Einzahlung einer ferneren 5prozentigen Rate, welche bis zum 15. August geleistet werden sollte, größtentheils verweigert worden ist.

Der höchste Kours der ausgegebenen Interims-Quittungen war 111.

In Bezug auf den niedrigsten und jetzigen Kours läßt sich jedoch nichts sagen, indem die Quittungen bei den gegenwärtigen Geldverhältnissen eigentlich gar nicht zu veräußern sind.

d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältnisse.

Da die Linie noch nicht gänzlich im Detail feststeht, so kann hierüber nichts Näheres angegeben werden.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die meisten und kostspieligsten Kunstarbeiten wird die Sektion Mainz-Oppenheim erfordern. Außer dem großen Bahnhofe in dem Bereiche des sogenannten Josephinen-Hospitals zu Mainz und seiner unmittelbaren Verbindung mit dem Rhein gehören zu diesen Kunstarbeiten die Durchschnitte oder kleinen Tunnel und Brücken durch die Vertheidigungswerke der Bundesfestung am Neuthore; der ½ Stunde lange, 20 Fuß hohe und eben so breite Damm, nebst dem auf seiner Außenseite zu erbauenden Leinpfad, von Mainz bis jenseits Weißenau; die Terrassirung der Weißenauer und Laubenheimer Höhen, von denen die erforderliche Erde zu entnehmen ist; der große 1½ Stunden lange Damm, nebst den dazu gehörigen Brücken und Viadukten, welcher die Niederung von Laubenheim und Bodenheim, bis Nackenheim, zu durchschneiden hat; der Tunnel durch den Rothenberg zu Nackenheim; die Durchschnitte zwischen dem letzten und Nierstein, nebst dem großen Viadukt bei diesem Flecken und bei Oppenheim.

Auf der Sektion Oppenheim-Worms sind erwähnenswerth: die Brücken bei Guntersblum und Ahlsheim, der Durchstich und Viadukt zu Osthofen, die Brücke über die Pfrimmbach bei Neuhausen und über die Eisbach bei Worms.

g. Betriebs-Einrichtungen.

Mitglieder des Verwaltungsrathes sind:

Anton Humann, Präsident;
Klemens Lauteren, Vice-Präsident;

J. A. Heidelberger;
Friedrich Korn;
Wm. Valckenberg;
Ed. Probst.
(Sämmtlich in Mainz.)
Spiro, in Frankfurt.

Ersatzmänner sind:
Gustav Wittekind;
Georg Renz;
Nikolaus Rau;
Dr. Dael, Staatsprokurator;
Franz Werner;
Karl Spielmann;
sämmtlich in Mainz.
Theodor Zell in Worms.

Bauausführende Ober-Ingenieure:
Königl. Baierischer Baurath Denis;
Großherzogl. Hessischer Provinzial-Baumeister Opfermann;

Sekretair ist: **Dr.** Parcus.

5. Eisenbahn von Mainz nach Bingen.

a. Geschichte dieses Projekts.

Die Ausführung dieser Eisenbahn war, in Betracht einer Fortsetzung von Bingen bis Saarbrücken und von Bingen bis Koblenz, schon früher in Betracht gekommen; man war jedoch immer durch verschiedene Umstände verhindert worden, einen ernstlichen Plan darüber zu entwerfen. Gegen die Mitte des Jahres 1845 bildete sich hierauf zu Bingen ein provisorisches Komité, welches bei der Großherzogl. Hessischen Regierung um die Erlaubniß nachsuchte, die Vorarbeiten vornehmen zu dürfen. Ende Oktober 1845 erfolgte die Erlaubniß dazu, worauf am 9. November 1845 eine vorbereitende Versammlung in Bingen Statt fand, in welcher die nöthigen Geldmittel zur Deckung der durch die Vorarbeiten entstehenden Kosten aufgebracht wurden.

Während des Winters 18$\frac{45}{46}$ waren die erforderlichen Messungen so weit gediehen, daß der dieselben leitende Ingenieur bereits Anfangs Februar 1846 die Risse dem Komité einreichen konnte. Dieses kam nun bei der Staatsregierung um definitive Konzession des Unternehmens ein, worauf am 17. April vom Großherzoge Ludwig II. die förmliche Konzessions-Urkunde unter günstigen Bedingungen, als: Einzahlung der ersten 10 Prozent des Anlagekapitals binnen Jahresfrist; 5 Jahre Zeit zum Bau der Bahn, keine besondere Besteuerung u. s. w., ertheilt wurde.

Am 1. Juli 1846 hat hierauf die erste Ratenzahlung Statt gefunden und sind gegen die früheren Quittungen von ½ Proz. Aktien-Promessen von 1 Proz. ausgegeben worden.

Sobald die nöthigen Kostenanschläge und sonstigen Vorarbeiten, womit man noch beschäftigt ist, beendigt sind, soll eine General-Versammlung einberufen werden.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die von Bingen nach Mainz zu erbauende Eisenbahn findet ein sehr günstiges Terrain in der Rheinebene zwischen diesen beiden Städten. Dem Vernehmen nach wird sie zu Bingen, an der Mündung der Nahe in den Rhein, ihren Anfang nehmen, hart am Rheine sich nach dem Dorfe Kempten, von da vorüber an Gaulsheim, dem Sporkenheimerhof und Nieder-Ingelheim nach Heidesheim ziehen, um, mit Berührung von Budenheim und Mombach, nach Mainz zu gelangen, wo der Bahnhof am Raimundithore erbaut werden soll.

Die Eisenbahn wird eine Länge von etwa 7 Stunden oder 3½ deutschen Meilen haben. Kostspielige Kunstbauten werden sich nirgends bieten, denn die Ueberbrückung von sechs oder sieben Bächen, wovon die Selz bei Nieder-Ingenheim der bedeutendste ist, nächstdem die Aufführung einiger Mauern zur Unterstützung des Dammes durch die Sandebene bei Heidesheim, werden keine unverhältnißmäßig großen Kosten verursachen.

D. Eisenbahnen im Herzogthum Nassau.

Geschichte derselben im Allgemeinen.

Wir geben in Bezug hierauf zuerst einen kurzen Ueberblick der schon seit längerer Zeit im Herzogthume Nassau projektirten Eisenbahnen und gehen dann zur Beschreibung der wichtigsten Verhältnisse der zur Ausführung genehmigten Rheingauer und Höchst-Sodener Eisenbahn über.

1. Die Nassau-Wiesbaden-Deuzer Interne-Bahn soll von Wiesbaden ausgehen, wo sie in die Taunus-Eisenbahn einmündet, um mit dem Freihafen zu Bieberich in Verbindung zu treten. Sie würde ihren Zug über Idstein, Kamberg, Limburg, Hadamar, Westerburg nehmen und sodann mittelst eines tiefen Durchstichs oder kleinen Tunnels, bei Korb, in das Nisterthal gelangen, wo sie das Stahlwerk der Englischen Gesellschaft berührt, welches in der Nähe von Hachenburg liegt. Weiterhin die Preußische Grenze überschreitend, soll sie auf Preußischem Gebiete über Siegburg nach Deuz geführt werden, und dort in dem Köln-Mindener Bahnhofe einmünden. Bei dem Orte Oberbrechen, im Kamberger Grunde, würde eine Zweigbahn über Wetzlar nach Gießen, zur Verbindung mit der Frankfurt-Kasseler Eisenbahn,

und im Siegthale eine Seitenbahn nach Siegen, zur Vermittelung des Verkehrs mit dem fabrikreichen Bergischen und Siegener Lande, abgehen.

Es ist nicht in Abrede zu stellen, daß diese Bahnlinie außer anderen Vortheilen den hat, daß sie Nassau in seiner Mitte durchschneidet und daß sie mit dem ganzen Deutschen Eisenbahnnetze auf dem kürzesten Wege nach allen Richtungen hin in Verbindung tritt. Ein Näheres hierüber giebt eine vom Ingenieur Karl Bornschein herausgegebene Schrift: „Die Eisenbahn durch das Innere des Herzogthums Nassau, Wiesbaden 1845." an.

2. Die Eisenbahn längs des rechten Rheinufers, von Bieberich aus bis Deutz, bietet solche Terrain-Schwierigkeiten dar, daß der Bau sehr theuer zu stehen kommen würde. Da sie überdies am Rheine eine Konkurrenzstraße schon gegenwärtig hat, und wahrscheinlich später eine Bonn-Koblenz-Bingen-Mainzer Eisenbahn zur Konkurrenzbahn erhalten würde, und da sie ferner dem Nassauer Lande von wenig Vortheile wäre, so ist an eine Ausführung derselben wohl nicht zu denken.

3. Das Projekt einer Eisenbahn von Wiesbaden durch das Aarthal nach Dietz a. d. Lahn und von dort Fortsetzung nach Koblenz oder Deuz, berührt zwar das Innere des Landes mehr als das am rechten Rhein-Ufer, allein diese Linie hat viele und große Terrain-Schwierigkeiten, da auf der Strecke mindestens drei große und drei kleinere Tunnel ausgeführt werden müßten, wodurch die Baukosten der Bahn sehr gesteigert würden.

4. Das Projekt einer Eisenbahn-Verbindung von Gießen über Wetzlar längs des Lahnthales nach Koblenz (wir haben dasselbe unter den Preuß. Eisenb. S. 513 angeführt), fand, ungeachtet die Unternehmer zwei Seitenbahnen, eine von Wetzlar und eine von Limburg in das Siegthal projektirten, in der ersten Zeit in Nassau nur sehr wenig Anklang, und wurde daher an die Ausführung desselben um so weniger gedacht, als das Land auf die Schiffbarmachung der Lahn große Summen verwendet hat und die Anlage einer Eisenbahn neben der Lahn anscheinend herbeiführen würde, daß ein Unternehmen mit dem andern zu Grunde ginge. Die Ausführung dieser Bahn hat jedoch dadurch in neuerer Zeit an Wahrscheinlichkeit gewonnen, daß die Nassauische Stände-Versammlung den Vorschlag der Regierung:

> „daß zum Bau einer Eisenbahn, die Lahn entlang von Wetzlar bis an den Rhein, eine Gesellschaft von Aktionären ermächtigt werde, und daß die Regierung das, was von der dazu nöthigen Summe nicht durch Privat-Unterzeichnungen gedeckt werde, auf Rechnung des Staates übernehme,"

genehmigte, und zugleich an die Regierung die Bitte stellte: mit den benachbarten Staaten (Preußen und Hessen-Darmstadt) darüber sogleich in Unterhandlung zu treten.

5. Ein Projekt, in Frankfurt aufgetaucht, um aus der Taunusbahn bei Hattersheim durch das Lorsbacher Thal eine Bahn über Limburg nach Deuz zu führen, würde zwar ein günstiges Terrain durchschneiden, da es aber die Residenzstadt Wiesbaden nicht berührt, so darf es an eine Genehmigung Seitens der Nassauischen Regierung wahrscheinlich nicht denken.

Ob und welches von diesen Projekten zur Ausführung kommen wird, ist bis jetzt noch nicht entschieden und wird auch wohl bei den gegenwärtigen Geldverhältnissen noch lange dahingestellt bleiben.

Die günstigsten Aussichten bietet unbedingt das sub 1 erwähnte Unternehmen dar, und dürfte dasselbe vielleicht später, wenn erst eine günstigere Stimmung für Eisenbahnen wieder eingetreten ist, ausgeführt werden. Gegenwärtig soll dasselbe nicht nur genehmigt, sondern auch in seiner Baulinie bestimmt sein.

6. Rheingauer Eisenbahn.

(Bieberich = Rüdesheim.)

a. Geschichte derselben.

Zur Ausführung dieser Eisenbahn einigte man sich in einer im Monat März 1845 zu Ellfeld gehaltenen Versammlung von Kapitalisten, an deren Spitze das Bethmann'sche Banquierhaus zu Frankfurt stand. Letzteres kam hierauf um die Konzession des Unternehmens bei der Nassauischen Regierung ein und erhielt dieselbe im Juni 1845 unter folgenden Bedingungen. Die Bahn muß binnen vier Jahren, vom Tage der Ertheilung der Konzession an gerechnet, vollendet sein, widrigenfalls der Regierung die Befugniß zusteht, letztere für erloschen zu erklären. Die Dauer der Konzession ist auf 92 Jahre festgesetzt, nach deren Ablauf dieselbe erneuert oder verlängert werden kann. Zugleich steht dem Regenten aber auch das Recht zu, die Bahn mit allen Zubehörungen, nach einer in dem Expropriations-Verfahren vorgeschriebenen Schätzung, bei welcher nur auf den Preis gesehen werden soll, den jeder Gegenstand einzeln, ohne Theil einer Eisenbahn zu sein, haben würde, käuflich an sich zu bringen, oder auch zu verfügen, daß die Bahn als solche zum ferneren Betriebe veräußert werde, und die Bedingungen festzusetzen, unter welchen diese Erlaubniß ertheilt wird. — Macht der Regent von diesem ihm zustehenden Rechte keinen Gebrauch, so können die im Eigenthum der Gesellschaft befindlichen Gegenstände nur einzeln, nicht als Eisenbahn, veräußert werden. Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, Briefe und Briefpackete unentgeltlich zu transportiren, erhält dagegen aber auch eine temporäre Befreiung von allen, die Eisenbahn und den Betrieb derselben treffenden Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuern auf die Dauer von 25 Jahren. Sie muß sich den Anordnungen unterwerfen, welche zur Ausübung des Ober-Aufsichtsrechts und der Handhabung der Polizei für dienlich erachtet werden mögen, und kann eine Erhöhung der Tarife, welche der Regierung zur Genehmigung vorzulegen sind, nicht ohne deren Gutheißung eintreten lassen. Endlich ist die Gesellschaft verbunden, den Fiskus, Falls er wegen der Eisenbahn-Anlage von irgend Jemand privatrechtlich belangt wird, vor Gericht zu vertreten und schadlos zu halten. —

Die nach Ertheilung dieser Konzession eröffnete Aktienzeichnung lieferte ein sehr günstiges Resultat, indem allein in Wiesbaden statt 250000 fl., welche dort zur Vertheilung gelangen sollten, 5 Mill. fl. gezeichnet wurden.

Nachdem hierauf die Herzogliche Regierung durch Reskript vom 30. August 1845 die Lokalbehörden zu Wiesbaden, Eltville und Rüdesheim angewiesen hatte, den vorbereitenden Arbeiten zur Feststellung der Bahnlinie jeden Vorschub zu leisten, begann der Ingenieur Ubaghs mit dem nöthigen Personale die erforderlichen Messungen und beendigte dieselben im Laufe des Winters 18$\frac{45}{46}$ so weit, daß die hierbei entworfenen Pläne, Kostenüberschläge ꝛc. in einer am 17. Juni 1846 zu Wiesbaden gehaltenen General-Versammlung der Aktionäre vorgelegt werden konnten. Diese Versammlung gewährte aber für die Rheingauer Eisenbahn keinerlei definitives Resultat, vielmehr einigte man sich daselbst nach vielem Hin- und Herreden über den Beschluß: dasselbe einer späteren Versammlung vorzubehalten, die zu dem Behufe im Laufe der nächsten vier oder sechs Wochen einzuberufen sei, einstweilen aber eine Kommission zu ernennen, die den gegenwärtigen Sachverhalt zu untersuchen, auch über die Ausführbarkeit einer von Bieberich aus durch das Gebirge bis zur Preußischen Grenze zu leitenden Bahn, nach vorgängiger Terrain-Aufnahme und Kostenberechnung, gutachtlichen Bericht zu erstatten habe.

Die erwähnte General-Versammlung wurde am 23. Oktober 1846 zu Wiesbaden gehalten und in dieser mit Stimmenmehrheit beschlossen: die statutengemäß erforderliche besondere General-Versammlung einzuberufen, um über die Auflösung der Aktien-Gesellschaft zu beschließen. — Die Auflösung ist sonach so ziemlich als sicher zu betrachten, um so mehr, als die Majorität der Aktionäre nebenbei ausgesprochen hatte: daß die Gesellschaft eigentlich schon als aufgelöst zu betrachten sei, indem die statutenmäßig erforderliche Anzahl von 8000 Aktien nicht mehr existire, da mehr als 1600 Stück von ihren Zeichnern aufgegeben und die einbezahlten ersten 10 Proz. im Stiche gelassen worden seien. Es wurde demgemäß neben dem Haupt-Beschluß eine Verwahrung dagegen zu Protokoll genommen: daß die Gesellschaft als konstituirt zu betrachten sei, wodurch man sich also für den äußersten Fall den Rechtsweg offen behalten wollte.

Das Unternehmen ist nicht sowohl durch die jetzt herrschenden ungünstigen Zeit- und Geldverhältnisse (es waren bereits 50 Proz. auf circa 6400 Aktien einbezahlt), als vielmehr durch den Umstand gescheitert, daß der ursprüngliche Plan aufgegeben werden mußte, wonach die Bahn in direkte Verbindung mit der Taunus-Eisenbahn gesetzt, oder vielmehr als Fortsetzung der Letzteren angesehen werden sollte, — was in Folge der Weigerung der Herzoglich Nassauischen Regierung: das erforderliche, in den Bereich des Biebericher Schloßgartens fallende Terrain der Gesellschaft abzutreten, unausführbar wurde. Freilich hätte alsdann auch noch mit der Biebericher Pferdebahn eine totale Veränderung vorgenommen werden müssen, da diese für einen ausgedehnteren Betrieb durchaus unzureichend ist. Hier aber wäre man auf Widerstand gestoßen, welcher bekanntlich schon bei Anlegung der Biebericher Bahn in Betreff des Territoriums obgewaltet hatte.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Bahn sollte sich von Bieberich bis Rüdesheim, oberhalb der Staatsstraße entlang ziehen, hart oberhalb Schierstein vorübergehen, Niederwalluf und Eltville ebenfalls zur Linken lassen, und erst zwischen dem letztgenannten Hauptorte des Rheingaues und dem Flecken Erbach dem Rheine sich zuwenden, um von hier aus bis jenseit Winkel auf einem 18 Fuß hohen Damme ihm zu folgen. Dieser Damm sollte auch an Geisenheim vorüber und bis Rüdesheim fortgeführt werden. Die ganze Länge der Bahn würde etwa 6 Stunden oder 3 deutsche Meilen betragen haben.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Das Anlagekapital war zu 2 Millionen fl. oder 1,142857 Thlr. angenommen und sollte durch 8000 Aktien, à 250 fl., gedeckt werden. Bis 30. September 1846 waren auf 6400 Interims-Aktien 50 Proz. eingezahlt, dagegen 1600 Stück im Rückstande verblieben. Der höchste Kours derselben war 103, der niedrigste: 90.

7. Höchst-Sodener Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Höchst nach Soden, die Erlaubniß zur Errichtung eines Kurhauses mit Bade-Anstalt zu Soden und die Genehmigung zur Ueberlassung des Debits des Sodener Mineralwassers, wurde Ende August 1845 von der Nassauischen Regierung an die Gebrüder Bethmann zu Frankfurt a. M., resp. die von ihnen zu gründende Aktien-Gesellschaft, unter folgenden Bedingungen ertheilt.

Der Bau der Bahn muß im Jahre 1845 begonnen und im Jahre 1846 vollendet werden, widrigenfalls die Konzession für erloschen erklärt werden kann, und es finden hinsichtlich ihrer Anlage die bestehenden gesetzlichen Vorschriften über die Verwendung von Privat-Eigenthum zu öffentlichen Zwecken Anwendung. Ehe dieselbe dem Gebrauche des Publikums eröffnet wird, muß eine noch zu bestellende technische Kommission die Erlaubniß hierzu ertheilt haben, und die Gesellschaft ist überhaupt verpflichtet, sich anderen, für nöthig erachteten polizeilichen Anordnungen, wie auch solchen, welche zur Ausübung des Ober-Aufsichtsrechts über den Betrieb derselben erforderlich werden, zu unterwerfen. Eine Erhöhung der Tarife darf nicht ohne Genehmigung der Regierung Statt finden, wie diese denn auch zur Feststellung des noch vorzulegenden Dienst-Reglements nothwendig ist.

Die Dauer der Konzession wird auf 92 Jahre gegeben, nach deren Ablauf die Regierung die Befugniß hat, entweder das Eigenthum der Bahn zu einer Ersatzsumme, welche nach den für das Expropriations-Verfahren vorgeschriebenen Formen ermittelt werden soll, und bei welcher nur der Preis, den jedes Stück einzeln und nicht als Zubehör einer Eisenbahn haben würde,

zu berücksichtigen ist, zu erwerben, oder zu verfügen, daß die Bahn unter dann festzustellenden Bedingungen als solche weiter veräußert werden dürfe. Macht die Regierung von diesen Vorbehalten keinen Gebrauch, so können die zur Eisenbahn gehörigen Gegenstände nur einzeln verkauft werden. Das Kurgebäude muß im Jahre 1846 begonnen und im Jahre 1848 vollendet werden, widrigenfalls sowohl die Konzession zu diesem Bau als auch die zur Erbauung der Eisenbahn für erloschen erklärt werden kann. Das Debit des Sodener Mineralwassers erstreckt sich auf die Dauer von 20 Jahren, und wird der zu konstituirenden Gesellschaft auf die Dauer von 20 Jahren Freiheit von allen direkten Steuern zugesichert.

Der Bau der Bahn wurde hierauf gegen Ende des Jahres 1845 in Angriff genommen und sollte so gefördert werden, daß die Bahn im Jahre 1846 fertig würde.

Eingetretene Verhältnisse haben dies jedoch verhindert, weshalb die Eröffnung des Betriebes erst im Jahre 1847 Statt finden wird.

Die konzessionirten Unternehmer haben sich bis zur Beendigung des Bahnbaues die Verwaltung der Gesellschafts-Angelegenheiten in ihrem ganzen Umfange vorbehalten, wogegen der Betrieb für das Jahr 1846 probeweise von der Gesellschaft der Taunus-Eisenbahn übernommen werden sollte, um danach für künftige Jahre ihre Bedingungen zu stellen. Da jedoch die Betriebs-Eröffnung in diesem Jahre nicht geschah, so dürfte dies erwähnte Verhältniß wohl auf das Jahr 1847 ausgedehnt werden.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Der Bahnhof bei Höchst soll möglichst an dem, der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen, Behufs einer in denselben zu bewirkenden Einmündung, angelegt werden. Von hier aus wird die Bahn in der Nähe der Landstraße fortgehen und beim Kurhause in Soden endigen.

Die Länge derselben wird etwa eine halbe Meile betragen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Das Anlagekapital ist zu 250000 fl. oder 142857 Thlr. angenommen, und soll durch 1250 Aktien, à 200 fl., gedeckt werden.



VII.

Eisenbahnen

im

Kurfürstenthum Hessen.



VII. Eisenbahnen im Kurfürstenthum Hessen.

A. Im Allgemeinen.

(Seite 1717.)

Da sich die in neuerer Zeit erlassenen gesetzlichen Bestimmungen in Betreff der Abtretung des Grund-Eigenthums, besonders hinsichtlich der bei dem Bau der Eisenbahnen erforderlichen Beschleunigung, ungenügend gezeigt hatten, so wurde, um diesem Mangel abzuhelfen, von der Regierung den im Jahre 1846 versammelten Ständen ein Expropriations-Gesetz vorgelegt, und dieses unter lebhaften Diskussionen, in nachstehender, am 2. Juli 1846 veröffentlichten Form, genehmigt.

§. 1.

Die Anlegung einer zum allgemeinen Gebrauche bestimmten Eisenbahn in Kurhessen bedarf nicht nur überhaupt, sondern auch rücksichtlich ihrer Richtung Unserer ausdrücklichen höchsten Genehmigung.

§. 2.

Die Abtretung von Eigenthum, Rechten und Gerechtsamen, Behufs planmäßiger Ausführung und Unterhaltung einer von Uns ausdrücklich genehmigten Eisenbahn, so wie der künftig nöthig werdenden, von Uns genehmigten Aenderung oder Erweiterung derselben, kann nicht versagt werden, und findet nach den Vorschriften dieses Gesetzes Statt. Die Bestimmung im § 2, Absatz 2 des Gesetzes vom 30. Oktober 1834, über die Abtretungen zu öffentlichen Zwecken, kommt auch bei Abtretungen zum Bau von Eisenbahnen zur Anwendung. *)

§. 3.

Das Expropriationsrecht ist auf Grundstücke anwendbar, welche erforderlich erachtet werden

1) zu der Bahn selbst, ihrer Einfriedigung und Sicherstellung, den Ausweichestellen, Auffahrten und Abfahrten, den Aufseher- und Wärterwohnungen;

---

*) Lautet: „In den Fällen, wo die Abtretung eines zum landesherrlichen Fideikommisse gehörenden Grund-Eigenthums für erforderlich erachtet wird, kann die deßhalbige Abtretung nur mit Unserer (landesherrlicher) höchsten Genehmigung verfügt werden. Dasselbe gilt vom Staatsgute, sofern dieses zu Zwecken einer Gemeinde, oder einzelner, nach § 32 der Verfassungs-Urkunde berechtigter Personen verwendet werden soll.

2) zu den Bahnhöfen, den Stationsplätzen, und überhaupt allen zum Transport-Betriebe nöthigen Einrichtungen;
3) zu der Unterbringung oder Gewinnung von Erde, Sand, Schutt, Steinen, in sofern der Eigenthümer die Gestattung der vorübergehenden Benutzung der Grundstücke nicht vorzieht;
4) zu den in dem öffentlichen Interesse, in Folge der Eisenbahn-Anlage, herzustellenden Straßen, Wegen, Brücken und Einrichtungen;
5) zu den Straßen, Wegen, Brücken und Anlagen, welche die Verbindung oder Vereinigung der Bahnhöfe mit Städten oder anderen Ortschaften bezwecken.

§. 4.

Wenn zu den in den §§ 1 und 3 erwähnten Zwecken von fremdem Eigenthum, Rechten und Gerechtsamen nur vorübergehend Gebrauch gemacht werden soll, so darf auch diese zeitweise Benutzung nicht verweigert werden.

Eine solche kann aber für die erste Ausführung der Bahn, einschließlich der dazu gehörigen Werke, Anlagen und Einrichtungen, nur auf die Dauer von längstens drei Jahren, und für die spätere Unterhaltung, Herstellung oder Veränderung nur auf die Dauer von längstens einem Jahre gefordert werden. Wird mit Ablauf dieses Zeitraums das Grundstück nicht zurückgegeben, so kann der Eigenthümer die gänzliche Uebernahme desselben verlangen.

Eine Verpflichtung, Wohn- und Wirthschaftsgebäude nur vorübergehend zu Zwecken der Eisenbahn zu überlassen, findet überall nicht, bei sonstigen Grundstücken aber in dem Falle nicht Statt, wenn deren Beschaffenheit wesentlich und bleibend verändert werden sollte.

§. 5.

Wenn nur Bestandtheile eines Grundstückes in Anspruch genommen werden und in Folge davon die übrig bleibenden auf die frühere Weise entweder gar nicht, oder nur in einem bedeutend geringeren Grade benutzt werden können, so hat der Betheiligte die Befugniß, auch die Uebernahme dieser Bestandtheile, gegen ihm zu leistende Entschädigung zu verlangen. Im Zweifel unterliegt die Beurtheilung des Vorhandenseins jener Voraussetzungen dem Beweise durch Sachverständige.

Jedenfalls tritt die Verpflichtung zu der erwähnten Mitübernahme ein, wenn der übrig bleibende, eine zusammenhängende Fläche bildende Theil

1) bei einem stellbaren Stücke Land nicht über einen halben Kasseler Acker,
2) bei Wiesen nicht über ein Viertel Kasseler Acker,
3) bei Gärten nicht über ein Achtel Kasseler Acker

enthält.

Wenn zwar eine solche Mitübernahme nicht verlangt wird, jedoch die übrig bleibenden Bestandtheile ohne eine neue Einrichtung in der bisherigen Weise nicht mehr benutzt werden können, so sind auch die Kosten der Letzteren zu ersetzen.

Erleiden diese übrig bleibenden Bestandtheile durch die Abtrennung noch eine weitere Werthverminderung, abgesehen von dem Werthe des abgetretenen Theiles, so ist auch diese mit zu veranschlagen.

§. 6.

Blos vorbereitende Handlungen, welche die Benutzungen nicht erheblich stören, muß sich zwar Jedermann gefallen lassen, es ist ihm aber der dadurch etwa entstehende Schaden alsbald zu ersetzen.

Eben so muß für die Beschädigungen benachbarter Grundstücke, worunter auch die übrig gebliebenen Bestandtheile abgetretener Grundstücke mit zu verstehen sind, Ersatz geleistet werden.

In Ermangelung gütlicher Vereinigung sind jedoch sowohl diese als die im ersten Satze erwähnten Entschädigungs-Ansprüche im ordentlichen Wege Rechtens zu verfolgen, ohne daß hierdurch der Bau der Eisenbahn oder die vorbereitende Handlung gehindert werden kann.

§. 7.

Wenn die Erlangung von Eigenthum, Rechten und Gerechtsamen zu dem gedachten Zwecke erforderlich ist, so hat dasjenige Unserer Ministerien, zu dessen Dienstkreise die betreffende Eisenbahn gehört, oder diejenige Ober-Behörde, welche an dessen Stelle mit dieser Befugniß bekleidet worden ist, einen oder mehrere Staatsbeamten zu beauftragen, welche die Abtretung auf folgende Weise zu bewirken haben.

§. 8.

Der beauftragte Staatsbeamte läßt die betreffenden Grundstücke alsbald durch Landmesser oder sonstige, auf die Landmesser-Instruktion verpflichtete Personen, vorschriftsmäßig vermessen und zieht die nöthigen Steuerbuchs- (Meßbuchs-) Auszüge darüber ein.

Hierauf ist von demselben bei dem Untergerichte, in dessen Bezirk die betreffenden Grundstücke gelegen sind, unter Einreichung der erwähnten Urkunden, auf Einleitung des in den folgenden Paragraphen vorgeschriebenen Abtretungs-Verfahrens anzutragen.

§. 9.

Dieses Gericht hat sofort die erforderlichen Eigenthums- und Hypotheken-Bescheinigungen zu den Akten zu nehmen, beziehungsweise von dem betreffenden Ober-Gerichte oder von der betreffenden Gemeinde-Behörde einzuziehen, und alle bei der Abtretung betheiligten Eigenthümer und anderen dinglich Berechtigten, durch Einsicht der Währschafts- und Hypothekenbücher, so wie etwa sonst bekannter Gerichts-Akten, Vernehmung der Grund-Eigenthümer, des Orts-Vorstandes, oder sonstiger Auskunfts-Personen gehörig auszumitteln.

Ist der Aufenthalt eines Betheiligten unbekannt, oder ist ein solcher abwesend und so entfernt, daß seine Vorladung Schwierigkeiten oder bedeutenden Zeitverlust verursachen würde, ohne daß ein Bevollmächtigter oder Kurator für ihn bestellt ist, so hat das Gericht der belegenen Sache, ohne Rücksicht auf Schriftsäßigkeit, zugleich von Amtswegen einen Stellvertreter für denselben zu bestellen, welcher dessen Interesse zu wahren verpflichtet ist.

Die deßhalbigen Verhandlungen müssen auf jede Weise beschleunigt werden und wo möglich binnen acht Tagen beendigt sein.

§. 10.

Nach erfolgter landesherrlicher Genehmigung und Absteckung der Bahnlinie sind auf den Antrag des beauftragten Staatsbeamten für jeden Untergerichtsbezirk alsbald zu Schätzern drei geeignete Sachverständige zu bestellen, welche mindestens 24 Jahre alt sein müssen und nicht wegen eines nach gesetzlicher Bestimmung, oder nach allgemeinen Begriffen für entehrend zu haltenden Vergehens, ohne von dessen Anschuldigung völlig losgesprochen zu sein, vor Gericht gestanden haben, nicht unter Kuratel stehen und nicht in einem Konkurse, dessen Gläubiger noch nicht vollständige Befriedigung erhielten, sich befunden haben dürfen; und zwar ist einer dieser Schätzer von den betheiligten Grundbesitzern und der zweite von der betreffenden Eisenbahn-Verwaltung zu wählen, der dritte aber von dem zuständigen Gerichte zu ernennen.

§. 11.

Behufs der Wahl des ersten Schätzers hat das Gericht auf den Antrag des beauftragten Staatsbeamten, welcher alsdann zugleich den von der Eisenbahn=Verwaltung gewählten zweiten Schätzer zu bezeichnen hat, die aus den Verhandlungen sich ergebenden Betheiligten oder deren Stellvertreter (s. §. 9.) zu einem kurz anzuberaumenden Termine, bei Meidung des Verlustes des Wahlrechts, speziell vorladen und daneben diesen Termin, unter Benennung des zweiten und dritten Schätzers, in den betreffenden Gemeinden öffentlich bekannt machen zu lassen.

Die in Person oder durch Bevollmächtigte Erschienenen wählen nach relativer Stimmenmehrheit.

§. 12.

In dem Falle, wenn mehrere Personen die meisten, jedoch gleichen Stimmen erhalten, ist eine weitere Wahl zwischen diesen zu bewirken. Wenn auch diese keine relative Stimmenmehrheit ergeben sollte, so entscheidet unter Denen, welche die meisten gleichen Stimmen für sich haben, das Loos. Erscheint auf die erwähnte Vorladung Niemand im Termine, oder verweigern die Erschienenen die Wahl, so hat das Gericht den von ihnen zu erwählenden Schätzer zu ernennen. Das Ergebniß der Wahl wird den Erschienenen sofort bekannt gemacht. Eine Anfechtung des Wahlverfahrens oder Einwendungen gegen die solchergestalt bestimmten Schätzer, sind nur innerhalb der nächsten drei Tage zulässig. Das leitende Gericht hat alsbald darüber zu erkennen und findet ein Rechtsmittel gegen dessen Ausspruch nicht Statt.

§. 13.

Gleichzeitig ist für jeden dieser drei Schätzer und auf dieselbe Weise ein Stellvertreter zu wählen, beziehungsweise zu ernennen, welcher in Fällen, wo der betreffende Schätzer verhindert ist, oder aus sonstigen Gründen keinen Theil an der Abschätzung nehmen darf, für denselben eintritt.

§. 14.

Betrifft die Abschätzung Gegenstände, zu deren Taxation die erwählten Sachverständigen oder deren Stellvertreter, wegen mangelnder Kenntniß, worüber das Gericht bei entstehendem Streite zu erkennen hat, nicht im Stande sind, so sind für diesen speziellen Fall andere Sachverständige auf die angegebene Weise zu ernennen, beziehungsweise von den speziell dabei Betheiligten zu wählen.

§. 15.

Die Sachverständigen sind vom Gerichte zu verpflichten und können, sofern sie nicht über acht Stunden von der betreffenden Gemarkung entfernt wohnen, ohne besonders erhebliche Entschuldigungsgründe, die auf sie gefallene Wahl nicht ablehnen, haben aber, neben den von ihnen zu liquidirenden Transportkosten, täglich 2 Thlr. Diäten zu beziehen. Für größere schriftliche Gutachten wird noch ein besonderes Honorar vom Gericht bestimmt. Diese Kosten sind, sofern Staats=Eisenbahnen in Rede stehen, von der Staatskasse, anderen Falls von den betreffenden Eisenbahn=Unternehmern zu zahlen.

§. 16.

Der beauftragte Staatsbeamte hat hierneben auf Bestimmung eines Termins zur Verhandlung über die Abtretung und Entschädigung, beziehungsweise Abschätzung, anzutragen.

Dieser Termin ist in der Regel an dem Orte, in dessen Gemarkung die betreffenden Grundstücke gelegen sind, auf 14 Tage bis drei Wochen anzuberaumen, und sind hierzu nicht allein die bereits ermittelten Berechtigten, beziehungsweise deren

bestellte Vertreter speziell, sondern auch alle Personen, welche in Beziehung auf die abzutretenden Gegenstände aus irgend einem Grunde einen in diesem Verfahren geltend zu machenden Anspruch zu haben glauben, durch eine öffentliche Bekanntmachung in der Gemeinde, in deren Gemarkung die betreffenden Grundstücke liegen, und im Provinzial-Wochenblatte vorzuladen. Die Vorladungen, welche, so weit es angeht, mit der im § 11 vorgeschriebenen zu verbinden sind, sollen nicht allein den Zweck des anberaumten Termins angeben, sondern auch den Rechtsnachtheil androhen, daß die Ausbleibenden mit ihren Einwendungen gegen die Abtretung selbst ausgeschlossen werden, das Abschätzungs-Verfahren einseitig seinen Fortgang nehme und die unbekannt gebliebenen Berechtigten fernerhin nur einen persönlichen Anspruch gegen die behalten, welchen das Entschädigungs-Kapital an ihrer Stelle zugesprochen, beziehungsweise ausgezahlt werde. Von dem Termine ist dem beauftragten Staatsbeamten, welcher zu dessen Abhaltung eine geeignete Person beauftragen kann, Nachricht zu geben, und sind zugleich die bestellten Schätzer, so wie der Ortsvorstand der betreffenden Gemeinde, welcher die ihm sonst bei auswärtigen Geschäften gebührenden Diäten zu beziehen hat, übrigens in Verhinderungsfällen sich durch ein Gemeinderaths-Mitglied vertreten lassen kann, als Auskunftsperson und zur Vermittelung einer gütlichen Uebereinkunft vorzuladen. Kann die Verhandlung voraussichtlich an einem Tage nicht erledigt werden, so sind die Termine auf mehrere, wo thunlich auf einander folgende Tage, anzuberaumen, und auf jeden eine angemessene Anzahl der Betheiligten auf die erwähnte Weise vorzuladen.

§. 17.

In diesem Termine hat das Gericht die erschienenen Betheiligten über die Abtretung und die von ihnen geforderte Entschädigung zu vernehmen und eine gütliche Uebereinkunft hierüber zu vermitteln, wobei sich der beauftragte Staatsbeamte die Beibringung der erforderlichen Genehmigung der betreffenden Eisenbahn-Verwaltung vorbehalten kann.

Werden etwa Einwendungen gegen die Abtretung vorgebracht, welche auf gütlichem Wege nicht zu beseitigen stehen, so sind dieselben nebst etwaigen Gegen-Erklärungen des beauftragten Beamten zu Protokoll zu nehmen. Dieses ist alsbald an das betreffende Ministerium, oder die deßhalb beauftragte Oberbehörde, zur Entscheidung über die gemachten Einwendungen einzusenden.

Der beauftragte Beamte kann jedoch verlangen, daß hierdurch die Verhandlungen über die im Falle der Abtretung zu leistende Entschädigung nicht aufgehalten werden.

Kommt aber über den Betrag der Entschädigung keine gütliche Uebereinkunft zu Stande, so sind sofort die verpflichteten Schätzer anzuweisen, die abzutretenden Grundflächen, Rechte und Gerechtsame genau und pflichtmäßig abzuschätzen, sofern nicht etwa wegen der Beschaffenheit des abzuschätzenden Gegenstandes, oder weil gegen einen der Schätzer und zugleich gegen dessen Stellvertreter in einem besonderen Falle begründete Einwendungen hinsichtlich der Zulässigkeit gemacht werden, auf Wahl und Bestellung anderer Sachverständiger angetragen wird, in welchem Falle dann alsbald das Erforderliche zu verfügen ist.

Kann die Abschätzung nicht in demselben Termine zu Protokoll bewirkt werden, so ist zur Einreichung einer schriftlichen Abschätzung ein anderer Termin, jedoch nicht über vierzehn Tage hinaus, anzuberaumen.

§. 18.

Von den Sachverständigen ist, soweit es sich um eine Abschätzung bei der ersten Anlage einer Eisenbahn handelt, nicht der Werth, den ein Grundstück ꝛc. durch die zu bauende Eisenbahn oder eine dazu gehörige Anlage erlangt, sondern der Werth, welchen es ohne Rücksicht auf diese Eisenbahn oder Anlage hat, als Maaßstab für die Entschädigung zu nehmen.

Sind die Entschädigungen für aufgewendete Kultur-, oder angeblich die Benutzung bezweckende Kosten eines, zur bleibenden oder vorübergehenden Besitznahme in Anspruch genommenen Grundstückes festzusetzen, so werden diese Kosten nicht nach einem höheren als dem Maaßstabe derjenigen Kultur oder Benutzung vergütet, welche für das Grundstück bis zu dem Zeitpunkte Statt fand, als die Bestimmung der Eisenbahnlinie bekannt ward.

Die Entschädigung für Grundstücke, welche nur vorübergehend in Benutzung genommen werden, ist in Form eines Pachtgeldes festzustellen; die etwaige Werth-Verminderung des Objektes bei dessen Zurückgabe ist besonders abzuschätzen.

§. 19.

In dem Termine zur Einreichung der Taxation haben die Schätzer die von ihnen schriftlich ausgestellte Abschätzung persönlich zu überreichen, welche sodann vom Gerichte den Betheiligten zu eröffnen ist.

Wegen etwaiger Mängel sind die Schätzer sofort zu Protokoll zu vernehmen.

Das Gericht hat hierauf, sofern nicht noch die im § 17 erwähnte Entscheidung über die Abtretung selbst rückständig oder gegen dieselbe ausgefallen sein sollte, nach Maaßgabe dieser Abschätzung den Betrag der den Betheiligten zu leistenden Entschädigung alsbald zu bestimmen, und hierbei in dem Falle, wenn etwa die Gutachten der Schätzer hinsichtlich des Betrages der Entschädigung nicht übereinstimmen, einen Durchschnitt zu ziehen.

Das deßhalbige Erkenntniß ist, wo möglich, im Termine zu ertheilen und den Betheiligten zu verkündigen, sofern dieses aber nicht thunlich ist, binnen acht Tagen zu erlassen und bekannt zu machen.

§. 20.

Gegen dieses Erkenntniß steht zwar den Betheiligten, namentlich auch dem beauftragten Staatsbeamten, die Nichtigkeitsbeschwerde wegen wesentlicher Mängel des Verfahrens zu, dieselbe hat aber keine aufschiebende Wirkung, vielmehr ist die nach § 19 festgestellte Entschädigung zu leisten, beziehungsweise in den geeigneten Fällen (s. § 23) zu deponiren, worauf der abzutretende Gegenstand sofort in Besitz genommen und zu dem Baue der Eisenbahn verwendet werden kann.

Die Beschwerdeschrift ist, bei Verlust des Rechtsmittels, innerhalb acht Tagen bei dem Untergerichte einzureichen, welches dieselbe mit Bericht, unter Beifügung der Original-Akten, binnen drei Tagen an das obere Gericht einzusenden hat, worauf von diesem die Entscheidung binnen vierzehn Tagen zu ertheilen ist.

Außerdem steht es jedem Betheiligten frei, wegen angeblicher Verletzung in der Sache selbst, mit Ausnahme der Frage über die Abtretung an sich (vgl. § 24), den gewöhnlichen Weg Rechtens zu betreten, jedoch ohne aufschiebende Wirkung.

§. 21.

Durch Leistung der gütlich vereinbarten, oder nach Vorschrift des § 19 gerichtlich festgestellten Entschädigung, geht das Eigenthum des abzutretenden Gegenstandes ohne Weiteres auf den Staat, beziehungsweise die betreffenden Eisenbahn-Unternehmer über.

Wird jedoch den Betheiligten, in Folge von Rechtsmitteln oder der Betretung des Rechtsweges (s. § 20) eine größere Entschädigungssumme rechtskräftig zuerkannt, so muß der Mehrbetrag nebst Zinsen zu fünf vom Hundert, vom Tage der Besitzergreifung an, sofort nachgezahlt werden.

§. 22.

Sind neben dem Eigenthümer noch andere dinglich Berechtigte bekannt geworden, dann ist allen Interessenten die Entschädigung verhältnißmäßig zu leisten; die unbekannt gebliebenen behalten nur einen persönlichen Anspruch an den Empfänger der Entschädigungssumme.

War das abgetretene Grundstück verpachtet, so gebühren dem Pächter für die Dauer seiner Pachtzeit jährlich 4 Prozent Zinsen von dem Entschädigungskapital. Die für vorübergehende Benutzung eines Grundstücks erfolgende Entschädigung ist dem Pächter in so weit zu zahlen, als dieselbe für die entbehrte Nutzung während der Pachtzeit gewährt wird.

§. 23.

Die Deposition des Entschädigungsbetrages steht rechtlich der Zahlung gleich

1) wenn der zu Entschädigende die Annahme der gütlich vereinbarten oder nach § 19 festgestellten Entschädigung verweigert, oder abwesend ist und keinen Bevollmächtigten bestellt hat;
2) wenn neben dem Eigenthümer noch andere dinglich Berechtigte vorhanden und deren Ansprüche auf verhältnißmäßige Antheile an der Entschädigung nicht sofort ermittelt oder durch Vertrag abgefunden sind, so wie auch wenn der in Anspruch genommene Gegenstand Lehn- oder Stammgut ist;
3) wenn das Eigenthum bestritten ist, oder ein Dritter gegen die Auszahlung Einwendungen macht;
4) wenn es sich ergiebt, daß der Gegenstand mit einer Spezial-Hypothek behaftet ist, in sofern nicht eine Privat-Uebereinkunft mit dem Pfandgläubiger, durch welche ein Anderes bestimmt ist, sofort beigebracht wird.

In den unter 1, 3 und 4 genannten Fällen geschieht die Deposition bei dem Gerichte der belegenen Sache, in den unter 2 genannten aber bei der Landes-Kreditkasse, welche die eingezahlten Beträge während der ersten drei Jahre mit vier vom Hundert, nach deren Ablauf aber nur in dem Maaße verzinst, als sie solche selbst zu nutzen vermag.

In den Fällen unter No. 3 und 4 hat derjenige, zu dessen Gunsten die Abtretung geschieht, den deponirten Betrag noch ¼ Jahr lang mit vier vom Hundert zu verzinsen, auch den Depositaren für ihre Mühwaltung ein halbes Prozent der deponirten Summe zu vergüten. In den unter 2 und 3 genannten Fällen sind die deponirten Beträge aus dem Depositum zurückzugeben, sobald dafür genügende Kaution geleistet, oder auch, so viel die Lehens- oder Stammguts-Kapitalien betrifft, entsprechende Surrogation angeboten wird.

§. 24.

Die Zuständigkeit der Gerichte soll sich bei Abtretungen zur Anlegung einer von Uns genehmigten Eisenbahn niemals auf Beurtheilung der Nothwendigkeit der Abtretung beziehen.

§. 25.

Ein Grundstück, hinsichtlich dessen Abtretung das in diesem Gesetze vorgeschriebene Verfahren eingeleitet ist, kann in der Zwischenzeit, und so lange, bis der erhobene Anspruch auf Abtretung wieder zurückgenommen ist, nicht anderweit

veräußert werden, wogegen aber auch eben so lange die Gefahr der Sache auf denjenigen, in dessen Interesse die Abtretung begehrt wird, übergeht.

Die während des gedachten Verfahrens bei Gericht gemachte Anzeige eines Vertrages, durch welchen der für die Anlegung einer Eisenbahn in Anspruch genommene Gegenstand an einen Dritten veräußert werden soll, bleibt ohne die der gerichtlichen Anzeige sonst beigelegte rechtliche Wirkung.

§. 26.

Bei einer Abtretung des Eigenthums, Behufs Anlegung von Eisenbahnen, ist

1) weder eine öffentliche Ausbietung oder die Einwilligung der obervormundschaftlichen Behörde, noch
2) eine Erlaubniß zu Entlassung des betreffenden Grundstückes aus einem Hufen-, Lehens- oder dergleichen Verbande erforderlich, und
3) die Veräußerung unter einem halben Acker auch ohne besondere Dispensation statthaft.

§. 27.

Bei den in diesem Gesetze vorgeschriebenen Verhandlungen soll als Vertreter des Staates der Rentereibeamte, in dessen Bezirke das betreffende Grundstück belegen ist, als Vertreter der Kirche und der Pfarreien der zeitige Pfarrer, als Vertreter der Schulen der zeitige Schullehrer und als Vertreter der Gemeinden der Ortsvorstand betrachtet werden.

§. 28.

Sobald die Entschädigung baar oder, in den im § 23 bezeichneten Fällen durch Hinterlegung geleistet worden ist, hat das Gericht, auf deßhalbige, in beweisender Form zu machende Anzeige, in den Währschafts- und Hypothekenbüchern, so wie wegen des Ab- und Zuschreibens das Nöthige zu wahren.

§. 29.

In dem durch dieses Gesetz vorgeschriebenen Verfahren ist der Stempel nicht für jede einzelne Handlung, sondern dergestalt zu erheben, daß rücksichtlich der Privat-Eisenbahnen für jeden in die General-Währschafts- und Hypothekenbücher einzutragenden Uebergang von Grundeigenthum ein Stempel von ½ Proz. der Entschädigungssumme, jedoch nicht unter 7½ sgr., verwendet wird; und zwar ist dieser Stempel allein von der betreffenden Eisenbahn-Unternehmung zu zahlen.

§. 30.

Als Aktuariatsgebühren sind in dem hier vorgeschriebenen Verfahren zulässig: die im Verzeichnisse zum Gesetze vom 18. Oktober 1834 unter **I. B.**, No. 6, 7, 9, 19a und 20 (mit Ausnahme der für die unter dieser Nummer erwähnten Ediktal-Ladungen) bemerkten Gebühren, und daneben wird auch für die Protokollführung in den Wahl-, beziehungsweise Verhandlungs-Terminen eine Gebühr von 20 sgr. für jede drei Stunden gutgethan, wobei jedoch die Zeit unter drei Stunden nur dann in Betracht kommt, wenn der Termin überhaupt so lange nicht dauerte.

An Dienergebühren sind die gewöhnlichen zulässig, und wird rücksichtlich der Depositengebühren auf die Bestimmung im § 23 mit der weiteren Anordnung verwiesen, daß in dem unter No. 1 in diesem Paragraphen erwähnten Falle die Depositare die gewöhnlichen Depositionsgebühren von der hinterlegten Entschädigungssumme in Abzug zu bringen haben.

Die hiernach zulässigen Gebühren, so wie die Reisekosten und Tagegelder des Gerichtspersonals bei auswärtigen Geschäften und die Diäten und Reisekosten der Gemeindebeamten, fallen, sofern Staats-Eisenbahnen in Rede stehen, der Staatskasse, andernfalls der betreffenden Eisenbahn-Unternehmung zur Last.

Dasselbe gilt von den zu liquidirenden angemessenen Reisekosten der Betheiligten oder ihrer Vertreter.

§. 31.

Dieses Gesetz kommt auch in den bei der Verkündigung desselben bereits anhängigen Sachen zur Anwendung, so weit nicht schon gütliche Uebereinkünfte von den Kommissionen zu Stande gebracht worden sind, oder alsbald zu Stande gebracht werden können; und Unser Ministerium des Innern hat in diesen Sachen über die Abgabe derselben an das zuständige Gericht zu verfügen.

Urkundlich Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und des beigedrückten Staats-Siegels gegeben zu Wilhelmshöhe am 2. Juli 1846.

Friedrich Wilhelm.

(St.=S.)

vdt. Motz. vdt. Koch. vdt. Mackeldey.

B. Einzelne Eisenbahnen.

1. Main=Weser Eisenbahn, oder: Eisenbahn von Kassel durch das Gebiet des Kurfürstenthums und Großherzogthums Hessen und der freien Stadt Frankfurt nach Frankfurt am Main.

a. Geschichte derselben.

Nachdem der Versuch, eine Vereinigung der Meinungen der betreffenden Regierungen herbeizuführen, wie wir S. 1736 gesehen haben, nochmals gescheitert war, wurden die Unterhandlungen in Bezug auf den Bau der Kassel-Frankfurter Eisenbahn, durch Bevollmächtigte der betheiligten Regierungen, gegen Ende des Jahres 1844 zu Kassel wieder aufgenommen, und führten, nach Beseitigung mehrerer Differenzpunkte, unterm 6. Februar 1845 zum Abschluß des nachstehenden Staatsvertrages.

Seine Königliche Hoheit der Kurprinz und Mitregent von Hessen, Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein und der Senat der freien Stadt Frankfurt haben in der Absicht, dem Verkehre ihrer Staaten eine zeitgemäße und den Verhältnissen entsprechende Erleichterung und Beförderung durch den Bau einer Eisenbahn von Kassel über Gießen nach Frankfurt zu gewähren, zu Kommissarien ernannt:

Seine Königliche Hoheit der Kurprinz und Mitregent:

Höchstihren Ober=Berg= und Salzwerks=Direktor Theodor Schwedes, Kommandeur zweiter Klasse des Kurhessischen Hausordens vom goldenen Löwen, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adlerordens zweiter Klasse, Kommandeur des Großherzoglich Badischen Ordens vom Zähringer Löwen und des Großherzogl. Sächsischen Ordens vom weißen Falken.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein:

Höchstihren Geheimen Rath, Dr. Christian Eckhardt, Kommandeur des Großherzoglich Hessischen Ludwigsordens und des Großherzoglich Badi-

schen Ordens vom Zähringer Löwen, Ritter des Königlich Baierischen Verdienstordens der Baierischen Krone.

Der Senat der freien Stadt Frankfurt:

den Schöffen und Senator Gottfried Scharff;

von welchen der nachstehende Staatsvertrag, unter dem Vorbehalt der Ratifikation, abgeschlossen worden ist.

Artikel 1.

Unter der gemeinschaftlichen Mitwirkung der Kurfürstlich Hessischen Regierung, der Großherzoglich Hessischen Regierung und des Senats der freien Stadt Frankfurt soll eine Eisenbahn von Kassel über Marburg, Gießen, Friedberg, Vilbel und Bockenheim nach Frankfurt auf Staatskosten erbaut, und bei letzterer Stadt eine thunlichst bequeme, unmittelbare Verbindung derselben mit der von Frankfurt nach Heidelberg im Bau begriffenen Eisenbahn hergestellt werden.

Artikel 2.

Die Spurweite für die ganze Ausdehnung der Bahn von Kassel bis Frankfurt soll zu 56½ Zoll englischen Maaßes, im Lichten der Schienen gemessen, angenommen werden. Bei der ersten Anlage der Bahn wird zwar nur ein einfaches Schienen-Geleise gelegt, jedoch die Kronenbreite des Bahnkörpers gleich Anfangs so angenommen und ausgeführt, daß ein zweites Schienengeleise darauf angebracht werden kann. Die Haupt-Bahnhöfe werden zu Kassel, Gießen und Frankfurt errichtet, die übrigen Bahnhöfe und Einsteigehallen werden da angelegt, wo sie das Bedürfniß erfordert, und es bleibt die Bestimmung darüber der betreffenden Territorial-Regierung überlassen.

Artikel 3.

Um eine gleichförmige Ausführung des Baues dieser Eisenbahn zu bewirken, wird eine gemeinschaftliche Kommission von Technikern der drei kontrahirenden Staaten gebildet, welche die auf deren Gebiet ermittelten Bahnlinien zu prüfen und die Grundsätze aufzustellen hat, die bei dem Ausbau beobachtet werden sollen. Die definitive Beschlußnahme über die Anträge dieser Kommission bleibt den hohen kontrahirenden Regierungen vorbehalten.

Artikel 4.

Die spezielle Ausführung des Baues der Bahn wird zwar jedem der kontrahirenden Staaten auf seinem Gebiete überlassen, jedoch steht den übrigen kontrahirenden Staaten die Kontrole darüber zu, daß dabei nach den vereinbarten Grundsätzen verfahren werde.

Artikel 5.

Die Kosten des Baues der Eisenbahn und der Bahnhöfe übernimmt jeder Staat auf seinem Gebiet, und es verpflichten sich die hohen kontrahirenden Regierungen, die Ausführung desselben binnen fünf Jahren von dem Zeitpunkte an bewirken zu lassen, wo die Ratifikation dieses Vertrages von allen Seiten erfolgt sein wird.

Artikel 6.

Jedem der drei kontrahirenden Staaten bleibt es unbenommen, innerhalb seines Gebietes Seitenbahnen anzulegen und sie mit der hier vereinbarten Main-Weser-Bahn in Verbindung zu setzen, wogegen er für die Aufbringung der Kosten allein Sorge zu tragen hat. Soll jedoch eine solche Seitenbahn in den gemeinschaftlichen Verwaltungsverband mit aufgenommen werden, so ist hierüber eine besondere Vereinbarung zu treffen.

Artikel 7.

Für die verschiedenen Gebiete der drei kontrahirenden Staaten werden Direktionen gebildet, welche die spezielle Verwaltung des Bahnbetriebes und der Einnahmen und Ausgaben zu besorgen, so wie die Unterhaltung der Bahn und der Bahnhöfe und die Anschaffung und Erhaltung des Betriebs-Materials zu bewirken haben.

Artikel 8.

Die Angestellten bei diesen Direktionen, so wie bei der Eisenbahn-Verwaltung überhaupt, erhalten ihre Ernennung von derjenigen Staats-Regierung, in deren Gebiet die Direktion, beziehungsweise die betreffende Eisenbahnstrecke gelegen ist, und ihre Besoldung wird für die Dauer ihrer Anstellung aus den Einkünften der Bahn entrichtet.

Artikel 9.

Von den hohen kontrahirenden Regierungen wird eine ständige Vereins-Kommission für den Bahnbetrieb der Main-Weserbahn gebildet, welche so oft als nöthig, und wenigstens am Ende eines jeden Jahres, zu Kassel zusammentritt, um durch zu vermittelnde Vereinbarungen entstandene Anstände zu erledigen, die von der betreffenden Staatsbehörde geprüften Rechnungen der Direktionen zu revidiren und auf den Grund der Rechnungs-Abschlüsse die der vorzunehmenden Vertheilung der Ueberschüsse von den Einkünften der Eisenbahn (s. Art. 12) zum Grunde zu legende Summe festzustellen. Diese Vereins-Kommission besteht aus drei Mitgliedern, von denen jede der hohen kontrahirenden Regierungen eins ernennt. Auch bleibt es einer jeden Regierung überlassen, ein Mitglied dieser Kommission zu den Direktionen der beiden andern kontrahirenden Staaten von Zeit zu Zeit zu entsenden und Kenntniß von deren Geschäftsbetrieb zu nehmen.

Artikel 10.

Das Regulativ für den Betrieb der ganzen Bahn, so wie alle Dienst-Instruktionen des Bahn-Personals, werden von den hohen kontrahirenden Regierungen vereinbart, und von jeder derselben gleichförmig erlassen. Ebenso wird der Fahrplan und der Tarif für den Transport von Personen, Thieren und Waaren gemeinschaftlich festgesetzt, und es kann daran nur im Einverständnisse der drei kontrahirenden Staaten eine Abänderung Statt finden.

Artikel 11.

Die Kosten der ersten Anschaffung des Betriebs-Materials werden von den drei kontrahirenden Staaten zu gleichen Theilen getragen, dagegen werden die Ausgaben für den ferneren Betrieb, einschließlich der Besoldungen der bei der Bahn Angestellten, so wie für die Unterhaltung der Bahn, der Bahnhöfe, Einsteigehallen und der übrigen, zur Bahn gehörigen Gebäude und des Betriebs-Materials, aus den jährlichen Einkünften der Bahn bestritten.

Artikel 12.

Die nach Abzug der gesammten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten von der Gesammt-Einnahme der im Artikel 1 genannten Bahn verbleibenden Ueberschüsse werden unter die drei kontrahirenden Staaten, nach dem Verhältnisse der von jedem derselben für die erste Anlage der Eisenbahn, der Bahnhöfe und der übrigen Bauwerke der Bahn, so wie für die erste Anschaffung des Betriebs-Materials aufgewendeten Kosten, vertheilt.

Artikel 13.

Gegenwärtiger Staatsvertrag soll den betheiligten hohen Regierungen zur Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden sobald als möglich, und spätestens binnen vier Wochen, bewirkt werden.

Zur Urkunde dessen ist derselbe von den gegenseitigen Bevollmächtigten vollzogen und besiegelt worden.

So geschehen Kassel am 6. Februar 1845.

(L. S.) Schwedes. (L. S.) Eckhardt. (L. S.) Scharff.

Nach Ratifikation dieses Vertrages wurden, sowohl von Seiten der Kurhessischen als auch der Großherzoglich Hessischen Regierung, Eisenbahn-Baubehörden ernannt, welche zunächst eine Revision der früheren Messungen und Vorarbeiten, und hierauf den Bahnbau selbst leiten sollten. Die Revision der schon früher gemachten Vorarbeiten, so wie die Auffsuchung der günstigsten Bahntrace, wurde mit der größten Thätigkeit betrieben, so daß am 6. August 1846 mit den Erdarbeiten im Gambacher Walde bei Butzbach in Oberhessen der Anfang gemacht werden konnte. Im Kurfürstenthum Hessen waren dem Angriffe des Baues namentlich die mangelhaften Expropriationsgesetze hinderlich. Da diesem Uebelstande durch Erlaß des Expropriationsgesetzes vom 2. Juli 1846 (Seite 47) abgeholfen wurde, so ist seit dieser Zeit die Bau-Ausführung einzelner Bahnstrecken in Submission gegeben und schreitet überhaupt der Bahnbau thätig vorwärts.

Die Bauzeit ist für die gesammte Linie, also auf Kurfürstlich, Großherzoglich Hessischem und Stadt Frankfurtischem Gebiete so bemessen und festgesetzt, daß längstens im Jahre 1850 die ganze Eisenbahn dem Verkehre eröffnet werden kann.

b. Richtung und Länge der Bahn u. s. w.

Der Central-Bahnhof in Kassel kommt unmittelbar vor die Umwallung der Friedrich-Wilhelmsstadt, gemeinschaftlich mit dem Bahnhofe der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, zu liegen. Von hier aus läuft die Bahn mit der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn $1\frac{1}{2}$ Meilen gemeinschaftlich bis hinter das Dorf Guntershausen und geht alsdann über Felsberg, Marburg, Lollar, Gießen, Butzbach, Friedberg, Niederwöllstädt (wichtig wegen Ausmündung der Hauptstraßen aus dem östlichen Theile von Oberhessen), Wilbel und Bockenheim nach Frankfurt a. M., wo der Bahnhof auf das Zellenfeld, neben dem der Taunus-Eisenbahn und nicht weit von dem der Main-Neckar-Eisenbahn zu liegen kommen soll.

Die Länge der Bahn wird etwa 26 Meilen betragen. Hiervon kommen etwa 16 Meilen auf Kurhessisches, 9 Meilen auf Großherzoglich Hessisches und 1 Meile auf das Gebiet der freien Stadt Frankfurt.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Zur Bestreitung der auf Kurhessen fallenden Kosten ist bereits im Anfange des Jahres 1845 mit dem Hause Rothschild zu Frankfurt a. M. ein Anlehen in Lotterieform abgeschlossen, welches aus 6,725000 Thlr., in 168125 Lotteriescheinen zu 40 Thlr. besteht. Die Einzahlungen darauf geschahen in den Tagen vom 1. Februar bis 1. Juli 1845; die Tilgung erfolgt in 60 Verloosungen, von denen die erste am 1. Januar 1846 Statt fand, die letzte dagegen am 1. Juli 1895 geschehen soll.

In den ersten zehn Jahren werden jährlich zwei Verloosungen, von je 500 Loosen vorgenommen. In der ersten Ziehung ist der Hauptpreis auf 40000 Thlr. gestellt, in der zweiten und dritten auf 36000, in der vierten und fünften auf 32000, in der sechsten auf 40000, in der siebenten und achten auf 36000, in der neunten und zehnten auf 32000, in der elften auf 40000, in der zwölften und dreizehnten auf 36000, in der vierzehnten und funfzehnten auf 32000, in der sechszehnten auf 40000, in der siebzehnten und achtzehnten auf 36000, in der neunzehnten und zwanzigsten auf 32000 Thlr. Der geringste Preis in den ersten 25 Ziehungen ist 55 Thlr.; derselbe steigt dann bis zum Schlusse von 5 zu 5 Ziehungen um 5 Thlr., so daß er in den fünf letzten Ziehungen 90 Thlr. beträgt. Nach den ersten zehn Jahren, vom 1. Juli 1855 bis zum 1. Juli 1895, findet jährlich eine Verloosung Statt. Die Hauptpreise wechseln vom 1. Juli 1855 an ebenfalls zwischen 40, 36 und 32000 Thlr. Außer diesen sind in allen Verloosungen noch viele ansehnliche Prämien ausgeworfen. Nach der dem Plane zu Grunde liegenden Berechnung wird die Anleihe genau mit 3½ Proz. verzinst.

Außer den im gedruckten Plane bestimmten, zusammen 16,588610 Thlr. betragenden Prämien, wird keine weitere Zins= oder Kapitalzahlung auf die fraglichen Lotteriescheine geleistet.

Von Seiten des Großherzogthums Hessen ist zur Bestreitung der Kosten, welche durch die Bau=Ausführung des auf Großherzoglich Hessischem Gebiete liegenden Theils der Bahn vorläufig entstehen, eine Anleihe von 4 Millionen fl. zu 4 Proz. aufgenommen worden.

Der von Seiten der freien Stadt Frankfurt aufzubringende Theil der Kosten ist unter der Summe von 5 Millionen Gulden enthalten, welche vom Senate im Jahre 1846, Behufs der auf Staatskosten auszuführenden Eisenbahnen, angeliehen wurde.

d. Verschiedene Verhältnisse.

Hinsichtlich der Steigungs= und Krümmungs=Verhältnisse, so wie der Art des Bahnbaues, bedeutenden Bauwerke, läßt sich bis jetzt noch nichts Bestimmtes sagen, indem der größte Theil der Bahnlinie noch nicht von den betreffenden Regierungen festgestellt ist.

Die für den Bau der Eisenbahn im Kurfürstenthum Hessen unterm 26. November 1846 errichtete General=Direktion, welche dem Finanz=Ministerium untergeordnet ist, besteht aus folgenden Mitgliedern:

General=Direktor: Ruhl; (im Anfange war Oberst Balthasar Gerland interimistischer Inspekteur).
Martin Günste, Geheimer Justizrath.
Friedrich Wilhelm du Fais, Ober=Finanzrath.
Ober=Ingenieur ist: Franz Splingard (auftragsweise).

Der Bau der Main=Weser=Eisenbahn auf Großherzoglich Hessischem Gebiete ist der Großherzoglichen Eisenbahnbau=Direktion der Provinz Ober=Hessen in Gießen übertragen, welche unter dem Finanz=Ministerium steht.

Dieselbe besteht aus drei Mitgliedern, nämlich aus:

Müller, Ober-Baurath; Dirigent und erstes technisches Mitglied;
Laubenheimer, Assessor, zweites technisches Mitglied (früher Ober-Ingenieur bei der Main-Neckar-Eisenbahn); und
Harbordt, Assessor; juristisches Mitglied.

Unter der Direktion stehen als ausführende Beamte die Sektions-Ingenieure:

Lindt,	in	der Sektion	Gießen,
Meyer,	=	= =	Butzbach,
Hochgesand,	=	= =	Friedberg und
Eickemeyer,	=	= =	Wilbel.

2. Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

a. Geschichte derselben.

Obgleich, wie schon Seite 1758 angeführt ist, die Vorarbeiten zu der Bahn schon lange Zeit vorher auf Staatskosten angefertigt waren, so hielt man dieselben nach den in neuerer Zeit im Eisenbahnwesen gemachten Vervollkommnungen jedoch nicht für ausreichend, hiernach den Bau der Bahn auszuführen. Man berief deßhalb zu diesem Zwecke den damals in Belgischen Diensten befindlichen, im Eisenbahnwesen erfahrenen Ingenieur Splingard. Nach Eintreffen desselben aus Belgien im Monat Februar 1845 nahmen die Nivellirungs- und Projektions-Arbeiten ihren Anfang und wurden, ungeachtet des strengen und anhaltenden Winters, mit solcher Thätigkeit betrieben, daß schon nach Verlauf von drei Monaten (im Mai 1845) der Ober-Ingenieur im Stande war, das Projekt der ganzen Bahnlinie, einschließlich der Karlshafener Zweigbahn, vorzulegen, welches sofort der Kurfürstlichen Regierung zur Genehmigung überreicht wurde. Nach erfolgter theilweiser Genehmigung des Projektes konnte auf den genehmigten Strecken die definitive Abstecknug und das Nivellement vorgenommen und bis Ende des Jahres 1845 beendet werden. Zu gleicher Zeit wurde für die Theile der Bahn, welche festgelegt waren, der Grunderwerb, meistens auf gütlichem Wege, betrieben, und die Pläne und Kostenanschläge wurden für diejenigen Kunstbauten entworfen, welche besonders beeilt werden müssen, wenn der Bahnbetrieb zeitig eröffnet werden soll. Dazu gehören vor Allem die Tunnel bei Hönebach und Gurhagen und die daran grenzenden Erdarbeiten, die man denn auch mit ihren Schächten und den damit in Verbindung stehenden Arbeiten am 2. Juli 1845 in Angriff nahm. Späterhin begann man auch die Arbeiten an dem Tunnel Beisförth, und damit es an dem nöthigen Material für die Tunnel und sonstigen Kunstbauten nicht fehle, wurde die Fabrikation von hart gebrannten Lehmsteinen und der Betrieb von Steinbrüchen ins Werk gesetzt. Im Laufe des Jahres 1846 wurden die Arbeiten an den in Angriff genommenen Punkten mit aller Energie fortgesetzt, zugleich aber auch in sämmtlichen Sektio-

nen, für welche die Baulinie genehmigt war, durch die Bau-Unternehmer mit Eifer begonnen und bei dem günstigen Wetter mit Eifer gefördert.

Hinsichtlich der Fortschritte der Bauarbeiten läßt sich Folgendes anführen:

Sektion 1. Bis zum 1. Oktober 1846 sind überhaupt im Ganzen 42827 Schachtruthen Erdreich aller Art gefördert und 972 Schachtruthen Mauerwerk aller Art vollendet worden. Die auf dieser Sektion Statt findenden Diemelkorrektionen und Herstellung von Futtermauern sind ebenfalls beendet. Mit dem Richtstollen des 600 Fuß langen Tunnels am Kesselberge hat man denselben vollständig durchfahren und die Gewölbemauerung des Tunnels auf 100 Fuß Länge hergestellt. Sämmtliche Brücken und Durchlässe, mit Ausnahme von 6 dergleichen Bauwerken, sind vollendet oder doch der Vollendung sehr nahe gebracht. An Kunstbauten ist namentlich auch eine auf dem Bahnhofe zu Karlshafen zur Erbauung kommende Lokomotiv-Remise in rasch fortschreitender Ausführung begriffen, um zwei noch Ende Oktober oder im Laufe des Novembers erwartet werdende Lokomotive aufnehmen zu können. An definitivem Geleise sind 6800 laufende Fuß und an provisorischem Geleise zum Erdtransport sind 15000 laufende Fuß gelegt; der bei weitem größte Theil des Bahnplanums ist vollendet.

Sektion 2. Da man die Absicht hegt, vor Allem den Betrieb auf der Bahnstrecke nach Karlshafen so rasch als thunlich zu eröffnen, so hat man auch vorzugsweise nach jener Richtung hin die Erwerbung des Grundeigenthums zu bewirken gesucht und desfalls, zumal weil sich in dieser Beziehung auf der Sektion 2 besondere Schwierigkeiten ergaben, solches auf gütlichem Wege zu vereinbaren, die Arbeiten auf derselben nur in so weit vorschreiten lassen, als es diese beschränkten Grunderwerbungen gestatteten. Dessenungeachtet sind auch hier im Ganzen 26695 Schachtruthen Erdreich gefördert, 201 Schachtruthen Mauerwerk vollendet und 3450 laufende Fuß provisorisches doppeltes Geleise zum Erdtransport gelegt worden.

Sektion 3. Es sind bis zum 1. Oktober 1846 auf derselben überhaupt 45200 Schachtruthen Erdreich bewegt und 934 Schachtruthen vollendet worden. An Kunstbauten sind 13 Durchlässe und 1 Viadukt vollendet und sämmtliche Brücken, darunter 3 Brücken über das Esseflüßchen, in raschem Fortschritte begriffen, auch 3100 laufende Fuß doppeltes Geleise zum Erdtransport gelegt worden.

Die 4., 5. u. 6. Sektion sind in den letzten Tagen des Septembers in Angriff genommen worden; der Angriff der mit der Main-Weserbahn gemeinschaftlichen Bahnstrecke vom Bahnhofe bei Kassel bis Guntershausen (ein Theil der 6. und 7. Sektion) wird noch im Laufe des Oktobers erfolgen. Hinsichtlich des Restes der 7. Sektion von Guntershausen bis Guxhagen sind bereits alle Vorbereitungen getroffen, um auch diese Strecke noch im Laufe des Winters 18$\frac{46}{47}$ zum Ausgebote bringen zu können.

Tunnelstation Guxhagen. Bis zum 1. Oktober sind überhaupt, incl. des Brückenbaues über die Schwarzbach, 22030 Schachtruthen Erdreich, darunter fast $\frac{1}{3}$ Felsgestein, bewegt und 886 Schachtruthen Mauerwerk

vollendet worden. Namentlich ist die Brücke über die Schwarzbach völlig beendigt und hat die Donau-Aufschüttung auf derselben raschen Fortgang. Nach Vollendung des Richtstollens des Tunnels hat man sich eifrig mit der Aussprengung des Tunnelgewölbes beschäftigt und die Gewölbemauerung an 8 Punkten begonnen; auch sind 144 Schachtruthen desselben bereits vollendet. An provisorischem Geleise zum Erdtransport sind 4550 laufende Fuß gelegt.

Sektion 8. Bis zum 1. Oktober sind überhaupt 24000 Schachtruthen Erdreich bewegt und 423 Schachtruthen Mauerwerk, der größte Theil der Kunstbauten, vollendet worden. Außerdem sind 70 Q.Ruthen Chaussee und an der 1700 Fuß langen Fuldakorrektion bei Röhrenfurth 360 Schachtruthen Koupirung ausgeführt worden. Endlich hat auch die Fundamentirung des großen aus 12 Bogen bestehenden und in einer Kurve gelegenen Viadukts bei Melsungen, nachdem die bisher obwaltenden Schwierigkeiten des Grunderwerbes beseitigt worden sind, begonnen.

Sektion 9. Bis zum 1. Oktober 1846 sind daselbst überhaupt 56000 Schachtruthen Erdreich und 1523 Schachtruthen Mauerwerk vollendet worden. An der Fuldabrücke, am sogenannten Pfiefenrain, sind sämmtliche Pfeiler, bis auf einen, auf Pfahlrösten vollständig fundamentirt und der größere Theil bis zur gewöhnlichen Fluthhöhe aufgemauert worden. An der Fuldabrücke bei Beisförth haben sämmtliche Pfeiler die gewöhnliche Fluthhöhe gewonnen. Sämmtliche übrigen Kunstbauten, Durchlässe u. s. w. sind theils vollendet, theils der Vollendung nahe. An provisorischem Bahngeleise zum Erdtransport sind 5100 laufende Fuß gelegt worden.

Tunnelstation bei Beisförth. Bis zum 1. Oktober 1846 sind überhaupt 4775 Schachtruthen Erdreich bewegt, 51 Schachtruthen Mauerwerk und 890 laufende Fuß Richtstollen vollendet worden. Der Richtstollen des Tunnels ist am 29. September von beiden Seiten zum Durchschlag gebracht, auch sind 550 laufende Fuß provisorisches Geleise zum Erdtransport gelegt.

Sektion 10. Bis 1. Oktober 1846 sind überhaupt 35215 Schachtruthen Erdreich und 426 Schachtruthen Mauerwerk vollendet worden. An Bahnplanum sind 30650 laufende Fuß, so wie die Korrektion der Fulda (der Ortschaft Baumbach gegenüber) völlig vollendet, dagegen ist die Mehrzahl der kleineren Durchlässe erst in Angriff genommen.

Sektion 11. Nachdem die durch mangelnden Grunderwerb erzeugten Hindernisse eines raschen Angriffs der Arbeiter unlängst beseitigt wurden, hat auch auf dieser Sektion die Arbeit einen entsprechenden Fortschritt genommen und sind bis zum 1. Oktober 1846: 24950 Schachtruthen Erdreich bewegt und 302 Schachtruthen Mauerwerk vollendet worden und überhaupt 9400 laufende Fuß Bahnplanum hergestellt.

Station Hönebach. Es sind daselbst überhaupt 24614 Schachtruthen größtentheils felsiges und steiniges Erdreich bewegt und 168 Schachtruthen Mauerwerk, so wie der größte Theil der Kunstbauten vollendet worden. Der Richtstollen des 3400 Fuß langen Tunnels ist bis auf 2585 laufende Fuß vorgeschritten und hat man von zwei Seiten mit der Aussprengung und

Ausmauerung der Wölbung seit Kurzem begonnen. Es blieben mithin am 1. Oktober noch 815 laufende Fuß des Richtstollens zu durchtreiben.

Sektion 12. Auf derselben ist man mit definitiver Absteckung der Bahnlinie und der Kunstbauten beschäftigt und hofft man, diese Strecke noch im Laufe des Winters 18$\frac{46}{47}$ zum Ausgebote bringen zu können.

Es ergiebt sich hiernach, daß auf der gesammten Bahnlinie bis zum 1. Oktober 1846 überhaupt 306300 Schachtruthen Erdreich und Kies bewegt und 6080 Schachtruthen Mauerwerk aller Art vollendet worden sind. An Material zur raschen Förderung der Arbeiten fand sich am 1. Oktober auf den verschiedenen Werkplätzen 22590 Kubikfuß Werksteine und 5,192600 Stück gebrannter, so wie 4,561500 Stück roher Lehmsteine vor, während in den separaten Lehmstein-Brennereien zu Gurhagen und Beisförth 410127 Stück gebrannte und 2,409083 Stück roher Lehmsteine aufgestapelt waren. An Bergleuten, Maurern, Erd- und sonstigen Arbeitern waren, excl. der Lehmsteinmacher und des Aufsichtspersonals, in den Monaten August und September auf der gesammten Bahnlänge durchschnittlich 6000 bis 7000 Mann beschäftigt.

In Folge der hier dargelegten Fortschritte, namentlich auf der 1. Sektion, wird man in den Stand gesetzt sein, noch im Laufe des Jahres 1846 auf der Bahnstrecke zwischen Karlshafen und Trendelburg einige Probefahrten mit den, Ende Oktober eintreffenden beiden, nach amerikanischem System konstruirten und für den Betrieb der Karlsbahn bestimmten Lokomotiven vornehmen können.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Richtung in der Nähe der Residenzstadt Kassel hing von der Wahl des Ortes ab, wo der Bahnhof zu stehen kommen sollte. Die Unzweckmäßigkeit der von der früheren Kurhessischen Eisenbahn-Kommission auf dem rechten Fuldaufer projektirten Richtung der Bahnlinie, wobei man drei Brücken über diesen Fluß, einen kostspieligen Tunnel und einen nicht minder kostspieligen Damm, um sie gegen die fast alljährlich wiederkehrenden Ueberschwemmungen zu sichern, nöthig gehabt hätte, wurde von dem Ober-Ingenieur Splingard erkannt und von demselben die Anlegung der Eisenbahn auf dem linken Ufer der Fulda in Vorschlag gebracht. Dieser Plan fand bei den Gesellschafts-Behörden Beifall und erhielt später auch von der Regierung die Genehmigung.

Der Bahnhof von Kassel wird sonach unmittelbar vor den Umwallungen des obersten Stadttheils, der Friedrich-Wilhelmsstadt liegen und soll hiermit gleichzeitig der Central-Bahnhof der Staats-Eisenbahnen verbunden werden. Diese hohe Lage des Bahnhofes gewährt die Möglichkeit, in dem sehr breiten Ueberschwemmungs-Terrain des Fuldaflusses bei Kassel die kostspieligen Bauten zu ersparen und die Bahn in höherer Lage fortzuführen, wodurch die Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen der Fulda und der Diemel bei Mönchehof bedeutend erleichtert wird.

Von diesem Bahnhofe (einer Kopfstation) geht die Bahn unter dem nördlichen Abhange des Kratzenberges bis in die Gegend von Kirchditmold für beide Richtungen einerseits nach der Sächsischen Grenze zum Anschluß an die Thüringische und andererseits nach der Preußischen Grenze zum Anschluß an die Köln=Minden=Thüringer Verbindungsbahn bei Haueda gemeinschaftlich, von hier aber theilt sich die Bahn.

In der Richtung nach Thüringen hin läuft dieselbe an den Dörfern Kirchditmold und Wahlershausen vorbei, läßt Niederzwehren links, Oberzwehren rechts liegen, überschreitet vermittelst einer Dammaufschüttung die Frankfurter Straße und durchschneidet mittelst eines Einschnitts die zwischen der Frankfurter Straße und dem Fuldafluß liegenden Anhöhen, mündet im Fuldathal bei Dittershausen ein und senkt sich von hier am linken Fulda=Abhang allmählig bis zum Dorfe Guntershausen hin herab, wo sie, nach Ueberschreitung des Baumathales, vermittelst eines Viadukts auf einer hochgelegenen Parthie des Thales in den Bahnhof einläuft. Bis zu diesem Punkte bleibt die Frankfurt=Kasseler Bahn mit der Friedrich=Wilhelms=Nordbahn vereinigt und führt von hier am linken Fulda=Abhange weiter, um zu deren Fortsetzung im Edderthale über Felsberg u. s. w. zu gelangen. Die Friedrich=Wilhelms=Nordbahn dagegen überschreitet vermittelst einer etwa 60 Fuß hohen Brücke die Fulda, trifft von da, am rechten Fulda=Abhange fortgesetzt, oberhalb des Dorfes Guxhagen ein, übersetzt das Thal der Schwarzenbach mittelst eines nicht langen, aber etwa 70 Fuß hohen Viadukts, durchfährt dann vermittelst eines 1400 Fuß langen Tunnels die Anhöhe, am Stieg genannt, und kommt so, die große Fulda=Krümmung bei Buchenwerra abschneidend, wieder am rechten Fuldaufer an. Von diesem Punkte bleibt sie an diesem Ufer, geht am Rande des Dorfes Körle vorüber, dieses links liegen lassend, unterhalb der Körler Mühle vorüber, das Dorf Röhrenfurth durchschneidend, der Fulda=Krümmung bei Schwarzenberg folgend, durch die Vorstadt von Melsungen vermittelst eines Viadukts bis zu einem am Ende der Stadt hochzulegenden Bahnhof. Von da kommt sie am Pfiefenrain, in der Nähe des Einflusses des Pfiefe=Baches in die Fulda, an, überschreitet mittelst einer schiefen Brücke diesen Fluß, läuft am linken Ufer, dem Hofe Fahre gegenüber, unterhalb des Dorfes Malsfeld weiter und geht bei Beisförth zum dritten und letzten Male über die Fulda, um den Bergvorsprung am rechten Fuldaufer bei Beisförth vermittelst eines 700 Fuß langen gekrümmten Tunnels zu durchfahren und so am rechten Ufer nach Altmorschen zu gelangen. Von hier aus wird sie fast ohne alle Schwierigkeiten bei dem Dorfe Heinebach, welches links liegen bleibt, bis zur Vorstadt von Rotenburg am rechten Fuldaufer und weiter nach Bebra geführt, welches zur Rechten liegen bleibt, und erhebt sich von hier an dem rechten Abhang des Thales, welches von Weiterode und Ronshausen herabkommt, überschreitet dasselbe zwischen diesen beiden Orten und kommt so diesseits der Anhöhe bei Hönebach an, welche die Wasserscheide der Fulda und Werra bildet. Hier tritt sie in einen 3400 Fuß langen Tunnel, der in einem Einschnitt durch das Dorf Hönebach ausmündet und senkt sich von da allmählig

an den Bergabhängen herab, die Dörfer Rosdorf und Bosserode links und Obersuhl rechts liegen lassend, bis zu einem Punkt zwischen den Dörfern Ober- und Untersuhl nicht viel mehr über dem Niveau der Werra erhoben, wo man am zweckmäßigsten mit der Thüringer Bahn einerseits und der Fränkischen andererseits in einem gemeinschaftlichen Bahnhof sich vereinigen wird.

In der anderen Richtung, zur Vereinigung mit der Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn, führt die Bahn von Kirchditmold, von Harleshausen her, an den Anhöhen in der Richtung nach Heckershausen hin, überschreitet dann auf einer Dammaufschüttung nebst Viadukt zwischen dem erwähnten Orte und Oberrellmar das Ahnathal, passirt hinter Oberrellmar die holländische Straße und durchschneidet vermittelst eines 45 Fuß tiefen Einschnitts die Wasserscheide zwischen dem Fulda- und Diemelfluß, kommt von hier bei Mönchehof, rechts des Dorfes, an, zieht sich in den flachen Thälern unterhalb der Orte Hohenkirchen und Immenhausen fort, läßt Burguffeln zur Linken liegen, läuft bei der Stadt Grebenstein im Essethale vorbei, überschreitet diesen Bach und umzieht Grebenstein in einem Bogen, so daß die Stadt zur Rechten bleibt. Von hier folgt sie den rechten Thalabhängen der Esse, überschreitet nochmals die Bremer-Straße zwischen der Stadt und dem Bade Hofgeismar in der Nähe des hier anzulegenden Bahnhofes und zieht dann an dem Esseflüßchen und einem alten Kanale herunter nach dem Orte Hümme, diesen zur Rechten lassend. An dieser Stelle soll ein Anhalteplatz etablirt werden, indem von diesem Punkte aus die nach Karlshafen an der Weser führende Zweigbahn abgehen wird, deren Richtung weiter unten angegeben ist.

Von Hümme aus wendet sich alsdann die Bahn am rechten Abhange des Diemelthals aufwärts, läßt das Dorf Ostheim zur Linken liegen, kommt in der Nähe des Städtchens Liebenau vorüber und geht von hier stets an demselben Abhange des Diemelthales bis nach Haueda, hinter welchem Orte die Bahn die Preußische Grenze überschreitet und so an die Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn sich anschließen wird.

Die Zweigbahn von Karlshafen (welche durch Beschluß Seiner Königl. Hoheit des Kurprinzen Mitregenten vom 6. August 1846 die Benennung „Karlsbahn" erhalten hat), nur mit einem Geleise, vorzugsweise zum Waarentransporte, dann aber auch für Personen zur Kommunikation mit den auf der Weser gehenden Dampfschiffen bestimmt, führt dagegen von Hümme im Diemelthale herunter, läßt das Dorf Stammen, so wie die Stadt Trendelburg zur Linken und folgt so am rechten Ufer stets dem Laufe der Diemel bis nach Karlshafen, wo sie das Ufer der Weser erreicht.

Der Theil der Bahn, welcher von Hönebach bis zur Sächsischen Grenze führt, ist noch nicht genehmigt, indem der Anschlußpunkt an die Thüringische und Main-Werra Eisenbahn noch nicht definitiv festgestellt ist.

Bahnhöfe werden eingerichtet zu Karlshafen, Helmarshausen, Trendelburg, Hümme, Liebenau oder Haueda, Hofgeismar, Grebenstein, Mönchehof,

Wahlershausen, Melsungen, Altmorschen, Rotenburg, Bebra und Ober- und Untersuhl.

Hinsichtlich der Länge der Bahn von Haueda bis nach Untersuhl ist zu bemerken, daß sie . . . . 431000 Kasseler Fuß lang ist, bis Gerstungen dagegen . . . . 446000 " " " " also 16½ bis 17¼ deutsche Meilen, so wie die Karlshafener Zweigbahn 56450 Fuß, also etwa 2⅙ deutsche Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Detaillirte Kostenanschläge über den Bahnbau sind bis jetzt erst für einzelne Strecken und einzelne Kunstbauten vorhanden, indem man mit den Vorbereitungen zum Ganzen noch beschäftigt ist. Nach generellen Ueberschlägen, mit Rücksicht auf die bisher gemachten Erfahrungen, ist mit Sicherheit zu erwarten, daß das Aktienkapital von 8 Millionen Thaler ausreichen werde, und zwar nicht nur zur Herstellung der Hauptbahn, sondern auch der Karlshafener Zweigbahn, welche ursprünglich nicht mit veranschlagt war.

Der Rechnungs-Abschluß am Ende des Jahres 1846 stellte sich wie folgt:

Einnahme.	1844. Thlr.	sgr.	pf.	1845. Thlr.	sgr.	pf.	Ueberhaupt. Thlr.	sgr.	pf.
1. Raten-Einzahlungen auf das Aktienkapital von 8 Millionen Thaler . . .	1,200000	—	—	1,600000	—	—	2,800000	—	—
2. Konventionalstrafen von verspäteten Ratenzahlungen	686	—	—	696	—	—	1382	—	—
3. Aufkommen aus kaduzirten und der Gesellschaft anheim gefallenen Certifikaten	72	13	6	—	—	—	72	13	6
4. Zinsen von ausgeliehenen und in Kurfürstlichen Staatspapieren angelegten Kapitalien	3143	12	8	51072	18	—	54216	—	8
Zusammen	1,203901	26	2	1,651768	18	—	2,855670	14	2
Ausgabe.									
1. Kosten der Vorbereitung des Unternehmens	175632	7	8	—	—	—	175632	7	8
2. Bau:									
a. Vorarbeiten	—	—	—	25204	4	5			
b. Erdarbeiten	—	—	—	9224	19	1			
c. Grund- und Nutzungsentschädigung	—	—	—	1235	22	6			
d. Kunstbauten	—	—	—	4748	10	10			
e. Oberbau	—	—	—	114419	20	7			
f. Einfriedigungen und Abtheilungszeichen	—	—	—	—	—	—			
g. Bahnhöfe, Anhaltestellen 2c.	—	—	—	—	—	—			
h. Kosten der technischen Oberleitung des Baues	—	—	—	2707	7	1			
i. Verwaltungskosten der Sektionen	—	—	—	3853	8	6			
							161393	3	—
3. Betriebsmittel und Einrichtungen	—	—	—	20201	8	7	20201	8	7

Ausgabe.	1844. Thlr.	sgr.	pf.	1845. Thlr.	sgr.	pf.	Ueberhaupt. Thlr.	sgr.	pf.
4. Allgemeine Direktions- und Verwaltungskosten	4416	3	8	18165	11	11	22581	15	7
5. Verzinsung des eingezahlten Aktienkapitals	4000	—	—	68000	—	—	72000	—	—
	184048	11	4	267759	23	6	451808	4	10
6. Uneigentliche Ausgaben, d. h. solche Ausgaben, welche durch Rückzahlung oder sonstigen Ersatz wieder verschwinden. Am Schlusse 1845 betrugen solche:									
a. gegen Unterpfand und auf **Conto corrente** ausgeliehene Gelder	—	—	—	2,157541	17	10	—	—	—
b. in Kurfürstl. Landeskreditkassen- und Hauptstaatskassen-Obligationen angelegte Kapitalien	—	—	—	151897	—	—	—	—	—
c. noch unerledigte Verlagsgelder bei den Spezial-Kassirern und sonstigen zur definitiven Verrechnung noch nicht geeignete Ausgabeposten	—	—	—	90018	—	8	2,399456	18	6
7. Baarer Kassenbestand am Schlusse des Jahres 1845	—	—	-	—	—	—	4405	20	10
Summe	—	—	—	—	—	-	2,855670	14	2

Von den ausgegebenen 80000 Interims-Aktien (nach vollständiger Einzahlung 100 Thlr. Nominalwerth) sind bis zum 1. November 1846: 55 Prozent eingezahlt.

Der höchste Kours der Aktien war 104; der niedrigste 70; der jetzige (24. November 1846) 71.

d. Steigungs-Verhältnisse.

In Beziehung auf die Steigungs-Verhältnisse der Hauptbahn und Zweigbahn ist das Nöthige aus nachstehender Uebersicht zu ersehen.

Benennung.	Höhe über dem Nullpunkt bei Kassel. Fuß.	Länge in Fußen			Neigung.	Bemerkungen.
		horizont.	steigend.	fallend.		
Sektion I. Zweigbahn nach Karlshafen. Länge 56451 Fuß.	19,0	—	—	1050	1 : 200	Station Karlshafen.
		—	550	—	1 : 80	
	31,0	1000	—	—	horizontal	
	44,0	—	2000	—	1 : 154	
		200	—	—	horizontal	
		—	—	500	1 : 100	
		200	—	—	horizontal	
		—	—	1000	1 : 111	
	48,0	700	—	—	horizontal	
		—	3600	—	1 : 300	
	60,0	700	—	—	horizontal	
		—	—	900	1 : 150	
	54,0	6243	—	—	horizontal	
		—	1000	—	1 : 100	
		900	—	—	horizontal	
		—	—	700	1 : 100	
		600	—	—	horizontal	
		—	1500	—	1 : 100	
		485	—	—	horizontal	
		—	—	500	1 : 100	
	69,5	550	—	—	horizontal	
		—	2933	—	1 : 200	
	84,16	—	4518	—	1 : 150	
		—	200	—	1 : 900	Tunnel beim Kesselberg.
	114,3	—	—	1360	1 : 150	
		—	—	1050	1 : 100	
		1450	—	—	horizontal	
		—	—	2105	1 : 300	
	88,0	250	—	—	horizontal	
	95,0	—	4350	—	1 : 580	
		2450	—	—	horizontal	Station Trendelburg.
		—	3750	—	1 : 100	
	133,0	300	—	—	horizontal	
		—	—	3400	1 : 200	
	116,0	1100	—	—	horizontal	
	116,0	—	4300	—	1 : 100	
	159,0	Anschluß der Sektion III.				Hümme.

Benennung.	Höhe über dem Nullpunkt bei Kassel. Fuß.	Länge in Fußen			Neigung.	Bemerkungen.
		horizont.	steigend.	fallend.		
Sektion II. Länge 42991 Fuß.	249,9	—	—	5200	1 : 100	Brücke über die Diemel bei Haueda.
	197,9	900	—	—	horizontal	
	197,9	—	—	4250	1 : 100	
	155,4	1500	—	—	horizontal	
	155,4	—	810	—	1 : 100	
	163,5	3650	—	—	horizontal	
	163,5	—	—	2150	1 : 100	
	142,0	1200	—	—	horizontal	
	142,0	—	2250	—	1 : 150	
	157,0	400	—	—	horizontal	
	157,0	—	—	4300	1 : 100	
	114,0	1456	—	—	horizontal	
	114,0	—	—	1200	1 : 100	
	106,0	—	—	500	1 : 500	
	105,0	—	1000	—	1 : 500	
	108,0	200	—	—	horizontal	
	108,0	—	—	1600	1 : 200	
	102,0	—	—	3080	1 : 315	
	94,0	—	900	—	1 : 150	
	100,0	150	—	—	horizontal	
	100,0	—	—	1500	1 : 150	
	90,0	—	—	2500	1 : 425	
	84,0	—	300	—	1 : 200	
	85,5	100	—	—	horizontal	
	85,5	—	—	500	1 : 200	
	83,0	—	—	4500	1 : 500	
	74,0	—	—	865	1 : 432	
Sektion III. Länge 42662 Fuß.	72,0	2500	—	—	horizontal	
	72,0	—	1400	—	1 : 200	
	79,0	—	3000	—	1 : 100	
	109,0	1030	—	—	horizontal	Anschluß an Sektion I. bei der Station Hümme.
	109,0	—	—	1520	1 : 100	
	93,0	—	—	980	1 : 175	
	88,2	1000	—	—	horizontal	
	88,2	—	2000	—	1 : 325	
	94,0	—	3100	—	1 : 180	
	111,0	—	1500	—	1 : 400	
	115,0	—	3950	—	1 : 125	
	146,0	—	4800	—	1 : 800	
	152,0	2570	—	—	horizontal	Station Hofgeismar.
	152,0	—	4000	—	1 : 143	
	180,0	—	3000	—	1 : 125	
	204,0	2000	—	—	horizontal	
	204,0	—	2000	—	1 : 125	
	220,0	200	—	—	horizontal	

Benennung.	Höhe über dem Nullpunkt bei Kassel. Fuß.	Länge in Fußen			Neigung.	Bemerkungen.
		horizont.	steigend.	fallend.		
Sektion IV. Länge 39550 Fuß.	220,0	—	3400	—	1 : 120	
	257,6	—	1251	—	1 : 161	
	265,37	600	—	—	horizontal	Station Grebenstein.
	265,37	—	700	—	1 : 300	
	268,0	600	—	—	horizontal	
	268,0	—	4700	—	1 : 142	
	301,0	—	4300	—	1 : 150	
	329,6	—	7500	—	1 : 102	
	403,0	—	300	—	1 : 150	
	423,0	—	4250	—	1 : 354	
	435,0	—	4510	—	1 : 110	
Sektion V. Länge 18280 Fuß.	476,0	200	—	—	horizontal	
	476,0	—	—	2800	1 : 200	
	462,0	1600	—	—	horizontal	Station Mönchehof.
	462,0	—	—	3200	1 : 200	
	446,0	—	—	6600	1 : 100	
	380,0	—	—	9580	1 : 162	
Sektion VI. Länge 58337 Fuß (davon 42887 Fuß zur Main-Weser-bahn gehö-rig).	321,0	200	—	—	horizontal	
	321,0	—	—	4000	1 : 200	
	301,0	2850	—	—	horizontal	
	301,0	—	—	3100	1 : 100	
	270,0	—	—	2305	1 : 666	
	266,5	—	2800	—	1 : 666	Station Kassel.
	281,0	5000	—	—	horizontal	
	281,0	—	—	10000	1 : 166	
	221,0	1100	—	—	horizontal	
	221,0	—	600	—	1 : 150	
	225,0	—	4500	—	1 : 125	
	261,0	—	2950	—	1 : 100	
	290,5	450	—	—	horizontal	
	290,5	—	—	11632	1 : 150	
	213,0	—	700	-	1 : 233	
	210,0	1450	—	—	horizontal	Viadukt.
Sektion VII. Länge 31100 Fuß.	210,0	6000	—	—	horizontal	Station Gurhagen und Fuldabrücke.
	210,0	—	10500	—	1 : 300	
	220,0	—	1800	—	1 : 200	
	229,0	200	—	—	horizontal	
	229,0	—	—	1400	1 : 400	Tunnel bei Gurhagen.
	225,0	—	—	11200	1 : 400	
Sektion VIII Länge 32555 Fuß.	193,5	—	—	1700	1 : 200	
	185,0	1350	—	—	horizontal	
	185,0	—	2600	—	1 : 200	
	198,0	100	—	—	horizontal	
	198,0	—	—	1000	1 : 200	
	193,0	1000	—	—	horizontal	

Benennung.	Höhe über dem Nullpunkt bei Kassel. Fuß.	Länge in Fußen			Neigung.	Bemerkungen.
		horizont.	steigend.	fallend.		
Fortsetzung von Sektion VIII.	193,0	—	2400	—	1 : 200	
	205,0	200	—	—	horizontal	
	205,0	—	—	1000	1 : 200	
	200,0	900	—	—	horizontal	
	200,0	—	—	400	1 : 200	
	198,0	2075	—	—	horizontal	
	198,0	—	400	—	1 : 200	
	200,0	1200	—	—	horizontal	
	200,0	—	1000	—	1 : 200	
	205,0	570	—	—	horizontal	
	205,0	—	—	600	1 : 200	
	202,0	850	—	—	horizontal	
	202,0	—	800	—	1 : 200	
	206,0	400	—	—	horizontal	
	206,0	—	7850	—	1 : 200	
	245,0	1000	—	—	horizontal	Station Melsungen.
	245,0	—	—	850	1 : 162	
	240,0	1800	—	—	horizontal	
	240,0	—	—	1200	1 : 200	
Sektion IX. Länge 55027 Fuß.	234,0	—	3000	—	1 : 428	
	241,0	—	1200	—	1 : 200	
	247,0	1200	—	—	horizontal	
	247,0	—	2600	—	1 : 200	
	260,0	200	—	—	horizontal	
	260,0	—	—	3480	1 : 200	
	242,6	310	—	—	horizontal	
	242,6	—	3720	—	1 : 300	
	255,0	2700	—	—	horizontal	
	255,0	—	4400	—	1 : 400	Tunnel bei Beisförth.
	266,0	3400	—	—	horizontal	
	266,0	—	2400	—	1 : 400	
	272,0	100	—	—	horizontal	
	272,0	—	—	800	1 : 200	
	268,0	3550	—	—	horizontal	
	268,0	—	—	1600	1 : 200	
	260,0	750	—	—	horizontal	
	260,0	—	4000	—	1 : 200	
	280,0	230	—	—	horizontal	Station Alt- und Neu-Morschen.
	280,0	—	—	3600	1 : 200	
	262,0	—	2550	—	1 : 1275	
	264,0	—	2200	—	1 : 200	
	275,0	150	—	—	horizontal	
	275,0	—	—	2100	1 : 300	
	268,0	—	2850	—	1 : 950	
	271,0	—	1000	—	1 : 250	
	275,0	315	—	—	horizontal	
	275,0	—	—	612	1 : 250	

Benennung.	Höhe über dem Nullpunkt bei Kassel. Fuß.	Länge in Fußen			Neigung.	Bemerkungen.
		horizont.	steigend.	fallend.		
Sektion X. Länge 41030 Fuß.	272,5	—	1000	—	1 : 1000	
	273,5	—	4300	—	1 : 4300	
	274,5	—	750	—	1 : 300	
	277,0	—	3200	—	1 : 200	
	293,0	200	—	—	horizontal	
	293,0	—	—	1800	1 : 200	
	284,0	500	—	—	horizontal	
	284,0	—	2000	—	1 : 200	
	294,0	300	—	—	horizontal	
	294,0	—	—	1200	1 : 100	
	288,0	800	—	—	horizontal	
	288,0	—	1500	—	1 : 150	
	298,0	1000	—	—	horizontal	
	298,0	—	—	1800	1 : 200	
	289,0	700	—	—	horizontal	
	289,0	—	1200	—	1 : 200	
	295,0	300	—	—	horizontal	Station Rotenburg.
	295,0	—	—	1000	1 : 200	
	290,0	800	—	—	horizontal	
	290,0	—	1600	—	1 : 200	
	298,0	1300	—	—	horizontal	
	298,0	—	8000	—	1 : 200	
	338,0	—	2000	—	1 : 500	
	342,0	1800	—	—	horizontal	Station Weiterode.
Sektion XI. Länge 24000 Fuß.	342,0	—	3679	—	1 : 143	
	358,4	4321	—	—	horizontal	
	358,4	—	3000	—	1 : 155	
	384,5	—	13000	—	1 : 100	
Sektion XII. Länge 42950 Fuß.	514,5	—	10050	—	1 : 100	
	624,0	—	3400	—	1 : 283	Tunnel bei Hönebach.
	636,1	350	—	—	horizontal	
	636,1	—	—	350	1 : 175	
	634,1	—	—	21100	1 : 100	
	420,0	—	—	3000	1 : 214	
	410,0	—	—	2500	1 : 250	
	400,0	2200	—	—	horizontal	Station Obersuhl.

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Hinsichtlich der Krümmungs-Verhältnisse ist zu bemerken, daß die vorkommenden Kurven größtentheils einen Radius ansehnlich über 3000 Fuß Länge haben und fast allenthalben durch gerade Linien mit einander verbunden sind. Nur in der Nähe von Bahnhöfen oder an solchen Stellen der Bahn, wo sich doch mit voller Geschwindigkeit nicht fahren läßt, kommen Kurven von kleinerem Radius vor.

Auf der Hauptbahn sind als Kurven vom kleinsten Radius zu erwähnen:

Beim Bahnhofe in Hümme von	1000	Fuß	Radius.
In der Nähe des Anhaltepunktes vor Wahlershausen	2000	=	=
Bei den Dörfern Röhrenfurth und Schwarzenberg von	1700	=	=
Vor Melsungen	2000	=	=
Bahnhof in Melsungen	1000	=	=
Bei Beisförth	2500	=	=
Bei Binsförth	2500	=	=

Auf der Karlshafener Zweigbahn, wo man langsamer zu fahren gedenkt und Lokomotive nach amerikanischem Systeme mit beweglichem Vordergestelle, welche in kleinen Kurven sich leichter bewegen, anzuwenden beabsichtigt, hat der kleinste Radius der vorhandenen Kurven eine Länge von 900 bis 1200 Fuß, indem an den betreffenden Orten die Konstruktion größerer Kurven die Kosten bedeutend vermehrt haben würde.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Der Unterbau der Bahn wird für zwei Geleise hergestellt, während der Oberbau vorläufig nur für eins gelegt wird. Der Bau selbst wird im Wege größerer Entreprisen, bei strenger Auswahl kunstverständiger, mit genügenden Geldmitteln versehener solider Unternehmer hergestellt. Die ganze Bahnlinie ist, einschließlich der für die Main-Weserbahn und die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn gemeinschaftlichen Strecke, in 12 Sektionen und 3 Stationen eingetheilt, deren Bau der speziellen Leitung je eines Sektions- bez. Stations-Ingenieurs anvertraut ist. Bei dem schwierigen Terrain, welches die Bahn durchzieht, kommen verhältnißmäßig wenig Erdarbeiten vor, indem auf die Meile etwa 44900 Schachtruthen treffen. Ebenso sind mit Berücksichtigung, daß die Bahn meistens enge Flußthäler und bergiges Terrain zu durchziehen hat, die Kunstbauten, welche man zur Ersparung späterer, sich häufig wiederholender Unterhaltungskosten nur massiv und möglichst solid auszuführen gedenkt, verhältnißmäßig gering zu nennen, und muß als besonderer Vorzug des Bahnprojektes gerühmt werden, daß das Ueberschwemmungs-Terrain so viel als irgend thunlich ganz vermieden und hierdurch der stets mißliche Bau großer Brücken, wobei die Witterungs-Verhältnisse so nachtheilig einwirken können, sehr vermindert worden ist.

Auf der bereits genehmigten Strecke der Bahnlinie sind als die wichtigsten Erd- und Kunstarbeiten zu erwähnen:

1. In der Sektion I., von Karlshafen bis Hümme.
   a. die Erdarbeiten auf und unweit des Bahnhofes bei Hümme;
   b. der 600 Fuß lange Tunnel beim Kesselberg, zwischen Trendelburg und Wülmersen, für ein Geleise, von 16 Fuß lichter Weite und 23 Fuß lichter Höhe;

c. Brücke und Viadukt über die Holzape bei Wülmersen nebst Einschnitt in festen Sandstein;
d. die Diemel-Korrektionen in den Gemarkungen von Trendelburg und Deisel.

2. In der Sektion II., von Hümme bis Haueda.
a. die Erdarbeiten bei Liebenau und Haueda;
b. die Diemel-Korrektion bei Lamerden;
c. Brücke von drei Bogen über das Flüßchen Warme unweit Liebenau;
d. Brücke über die Diemel von fünf Bogen und etwa 50 Fuß Höhe.

Dieses Bauwerk wird jedoch nach einem mit der Direktion der Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn abgeschlossenen Vertrage von dieser Direktion ausgeführt und nur ein Drittheil der Kosten übernommen, da der Hauptheil dieses Baues auf Preußisches Gebiet fällt.

3. In der Sektion III., von Hümme bis zur Oelmühle bei Grebenstein.
a. Erdarbeiten zwischen der Hagemühle und Steinmühle in der Gemarkung von Hofgeismar, so wie
b. zwischen der neuen Mühle unweit Hofgeismar und der Oelmühle bei Grebenstein.

4. In der Sektion IV.
a. die Erdarbeiten bei Grebenstein;
b. die vielen, wenn auch nicht großen Brücken und Viadukte in der Stadt Grebenstein.

5. In der Sektion V.
a. die Erdarbeiten im Einschnitt durch die Wasserscheide zwischen Mönchehof und Obervellmar und der daran stoßende hohe Damm, so wie
b. der Viadukt und hohe Damm über die Ahne.

6. In der Sektion VI.
a. die Erdarbeiten und
b. Hochbauten auf dem Bahnhofe bei Kassel.

7. In der Sektion VII.
a. die Erdarbeiten zur Bildung des Einschnitts oberhalb Dittershausen, und
b. des hohen Dammes zwischen Ober- und Niederzwehren;
c. Viadukt über das Baunathal.

8. In der Sektion VIII., von Guntershausen bis Pfieffenrain jenseits Melsungen.
a. hohe Brücke über die Fulda bei Guntershausen;
b. Tunnel von Guxhagen für zwei Geleise, 1450 Fuß lang, im Lichten 28 Fuß weit und 23 Fuß hoch, mit 2 Wetterschachten und tiefen Einschnitten vor den Eingängen in buntem Sandstein;

c. 70 Fuß hoher Viadukt über die Schwarzebach mit einem gemauerten Bogen von 36 Fuß Höhe, 40 Fuß Weite und 150 Fuß Länge nebst Erdaufschüttung;
d. Fulda-Korrektion bei Röhrenfurth von 1200 Fuß Länge;
e. Viadukt durch die Vorstadt von Melsungen, 35 Fuß hoch, aus 11 Bogen bestehend und in der Kurve liegend.

9. In der Sektion **IX.**, von Pfieffenrain bis jenseits Hainebach.
a. Tunnel von 750 Fuß Länge von gleicher Weite und Höhe wie der Guxhagener und in der Kurve liegend;
b. schiefe Fuldabrücke am Pfieffenrain von 70 Ruthen Schmiege, 25 Fuß Höhe und aus 7 Bogen bestehend;
c. Fuldabrücke im rechten Winkel über die Fulda bei Beisförth von 7 Bogen und 25 Fuß Höhe;
d. schiefer Viadukt über die Nürnberger Straße am Pfieffenrain von 52 Ruthen Schmiege, und gerader Viadukt über dieselbe Straße bei Beisförth;
e. Erdarbeiten bei Hof Fahre und Malsfeld.

10. In der Sektion **X.**, von Hainebach bis Bebra:
a. Erdarbeiten und Wege-Uebergänge bei Bebra;
b. Fulda-Korrektion unweit der neuen Mühle unterhalb Rotenburg.

11. In der Sektion **XI.**, von Bebra bis Hönebach.
a. Tunnel von Hönebach für zwei Geleise in den oben gedachten Dimensionen, 3400 Fuß lang, mit 5 Wetterschachten und langen 45 Fuß tiefen Einschnitten, in buntem Sandstein;
b. Viadukt für die Bahn unter der Flößholzstraße im Dorfe Hönebach;
c. schiefer Viadukt über die Flößholzstraße nebst Brücke unweit Weiterode.

12. Auf der Sektion **XII.**, von Hönebach bis zu dem noch näher festzustellenden Anschlußpunkt an die Thüringische Bahn.
a. ein 40 Fuß tiefer Einschnitt unterhalb Hönebach;
b. eine Brücke über den Elsterbach bei Großensee;
c. zwei Brücken und ein Viadukt in der Gemarkung Bosserode;

Den laufenden Fuß Tunnel von 28 Fuß Weite und 23 Fuß Höhe in buntem Sandstein aufzufahren und mit Bruch- und Backsteinen auszumauern, hat man auf etwa 100 Thlr. veranschlagt.

Mit Rücksicht auf das bergige Terrain, welches die Bahn zu durchlaufen hat, und die deshalb unvermeidlichen Steigungen, hat man sich zu einem starken Oberbau entschlossen, wie er für die anzuwendenden kräftigen Maschinen vollständig paßt. Man hat Querschwellen von Eichenholz von 8 Fuß 4 Zoll Länge, 12 bis 14 Zoll Breite und 6½ bis 7 Zoll Höhe gewählt, wovon ⅕ vollkantig sein muß, um als Stoßschwellen zu dienen. Auf die Schwellen werden Schienenstühle von Gußeisen, und zwar die kleinen von circa 9 Kilogramm, die größeren für die Schienenstöße von 11 Kilogramm

Gewicht mit Nägeln von ¼ Pfund Schwere befestigt, in welchen die doppelten T-Schienen liegen, wovon der laufende Meter 30 Kilogramm (der Fuß 20 Pfd.) wiegt und jedes Stück eine Normallänge von 4 bis 5 Meter oder 14 bis 16 Fuß hat.

Rücksichtlich der Anschaffung der Querschwellen hatte man den Weg der Submission einzuschlagen versucht. Es gingen indessen für den zu dem Ende anberaumten Termin nur wenige Submissionen ein, und diese zu dem übermäßigen Preise von 3 Thlr. pro Stück. Bei diesem höchst ungünstigen Erfolge entschloß man sich, auf den öffentlichen Holzversteigerungen Holz zu erstehen und die Anfertigung der Schwellen auf Kosten der Gesellschaft zu betreiben. Dieses Verfahren hatte den beabsichtigten Erfolg. Denn nicht nur, daß die Schwellen auf diesem Wege zu einem billigen Preise hergestellt wurden, so fand auch die Schwellen-Anfertigung so vielfache Nachahmung, daß jetzt dergleichen in großen Quantitäten angeboten und zu billigen Preisen — 1 Thlr. 10 Sgr. bis 1 Thlr. 13 Sgr. pro Stück — angekauft werden. Auf diese Weise ist der Bedarf von Querschwellen zum Durchschnittspreise von ungefähr 1 Thlr. 15 Sgr. pro Stück bereits gedeckt und liegen die Schwellen schon zum Theil auf den Lagerplätzen längs der Bahn vorräthig. Der Kubikfuß Schwelle frei an die Bahn kostet nach erwähntem Durchschnittspreis etwa 9 Sgr.

Mit den Unterlagen von Stein beabsichtigt man Versuche zu machen, von deren Resultaten es abhängen wird, ob und in wie weit der hiernächstige allmählige Uebergang zu diesem System räthlich erscheint. Die nach einer vorläufig abgehaltenen Submission über die Lieferung von 20000 Stück Steinen von 2,3 Fuß Länge, 2,3 Fuß Breite und 1,15 Fuß Stärke erfolgten Forderungen waren verhältnißmäßig noch zu hoch.

Was die Beschaffung des Schienenbedarfs anlangt, welcher sich für ein Geleise der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn mit den nöthigen Ausweichungen auf circa 10368 Tonnen à 20 Zollzentner beläuft, so hatte die Direktion zu diesem Ende im Frühjahr 1845 Abgeordnete aus ihrer Mitte, unter Hinzuziehung eines Technikers, beauftragt, sich nach Rheinpreußen, Belgien und England zu begeben, um daselbst über den Ankauf von Schienen zu verhandeln. Nach vorgängiger Berichterstattung über die Resultate ihrer an Ort und Stelle eingezogenen Erkundigungen und nach in Folge dessen ihnen im Einverständniß mit dem Verwaltungsrathe weiter ertheilter Instruktion, haben dieselben mit der Société John Cockerill zu Seraing bei Lüttich über die Lieferung von 8400 Tonnen pro 1845, 1846, beziehungsweise 1847 zu dem Preisen von 360 Franken pro Tonne, frei in die Schiffe der Maas, kontrahirt und solchergestalt einen Preis erzielt, der schon nach der damaligen Konjunktur als ein sehr billiger angesehen werden mußte, und später noch mehr als ein solcher sich herausgestellt hat. Die Schienen werden unter der Aufsicht eines von der Direktion nach Seraing beorderten Kommissars angefertigt, von diesem nach vorgängiger Verifikation abgenommen und durch Vermittelung eines Spediteurs, bis Lippstadt zu Wasser, in Kassel bezogen. Die Tonne dieser Schienen kommt, incl. Zoll und aller

Speditions- und Transportkosten, franco Kassel 111 Thlr. 10 Sgr., oder der Zollzentner 5 Thlr. 17 Sgr. Die bisher gelieferten Schienen entsprechen vollständig und in jeder Beziehung den kontraktlichen Anforderungen. Der Anschaffung des Restes der überhaupt erforderlichen Schienen-Quantität hat man noch Anstand gegeben, weil man auf wohlfeilere Preise derselben rechnen zu dürfen glaubt.

Was den Bedarf an Schienenstühlen anlangt, so hat man wegen deren Lieferung den Weg der Submission eingeschlagen, und ist das ganze für das erste Geleise erforderliche Quantum von 76800 Stück von schwerem und 307200 Stück von leichterem Kaliber im ganzen Gewicht von 3940 Tonnen oder 78816 Zollzentner vorzugsweise an die vaterländischen, dem Staate gehörigen Eisengießereien, sonst aber auch noch an einige auswärtige Privat-Eisenhütten in Lieferung gegeben, wo die Anfertigung derselben so rasch fortschreitet, daß schon ansehnliche Quantitäten davon an die Eisenbahnen angefahren werden können. Mit dem Preis, den man bei der betreffenden Submission erreichte, kann man, bei Berücksichtigung der gestiegenen Eisenpreise, sehr wohl zufrieden sein. Die Tonne Schienenstühle, frei an die Bahn geliefert, kommt nämlich im Durchschnitt auf 67 Thlr. 20 sgr. 11 pf., also der Zollzentner auf 3 Thlr. 7 sgr. 6 pf.

Ebenso ist der Bedarf an Nägeln (768000 Stück im Gewicht von 192 Tonnen oder 3840 Zollzentner) zur Befestigung der Stühlchen auf den Schwellen im Wege der Submission, und zwar $\frac{2}{3}$ an auswärtige und $\frac{1}{3}$ an inländische Fabrikanten vergeben und ein großer Theil davon schon in die verschiedenen Niederlagen an der Bahn abgeliefert worden. Der bei der Submission erfolgte Durchschnittspreis für die Lieferung an die Bahn beträgt pro Tonne 160 Thlr. 6 sgr. 8 pf., also pro Zollzentner 8 Thlr. 4 pf., ein Preis, welcher, in Berücksichtigung der Form der Nägel und bei den gestiegenen Eisenpreisen, ebenfalls als billig bezeichnet werden muß.

Was endlich den Bedarf an Keilen von Eichenholz zur Befestigung der Schienen in den Stühlchen betrifft, so hat man einen Theil desselben, etwa 120000 Stück, an den Mindestfordernden verdungen und hierbei, unter der Bedingung der Lieferung an die Bahn, den sehr niedrigen Durchschnittspreis von 7,7 pf. pro Stück erreicht, zu welchem Preise auch bereits der größte Theil dieses Quantums abgeliefert ist.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebsmittel.

Mitglieder der Direktion sind:

Landesherrlich bestellte
Mitglieder:

Siegmund Wilhelm Ungewitter, Obergerichtsrath, Vorsitzender;
Adolph Schwarzenberg, Oberbergrath.
(Die Stelle des dritten Mitgliedes ist erledigt.)

Deren Stellvertreter:

Heinrich Morchutt, Residenz-Polizei-Direktor;
Philipp v. Roques, Regierungsrath;
Georg Friedrich Lange, Oberbaurath.

Gewählte
Mitglieder:

Freiherr Waitz v. Eschen;
F. Holzapfel, Fabrikant;
Philipp S. Goldschmidt, Bankier;
Dircks, Landsyndikus.

Deren Stellvertreter:

Maximilian v. Ditfurth;
Rittershausen, Kaufmann;
S. E. Goldschmidt, Kaufmann;
Hütteroth, Kaufmann.

Verwaltungsrath.
Mitglieder:

Arnold, Oberbürgermeister, Regierungsrath;
Jäckel, Rittergutsbesitzer;
Barensfeld, Bankier:
Credé, Kaufmann;
Biermann, Kaufmann;
Rothfels, Partikulier;
Fehrenberg, Oelfabrikant;
Pfeiffer, Papierfabrikant;
Möller, Kaufmann.

Zu dem höheren technischen Beamtenpersonale gehören:

Splingard, Ober-Ingenieur;
Wagner, Ingenieur, dessen Stellvertreter in Verhinderungsfällen;
Le Goullon, Maschinenmeister;
Simon, Ingenieur;
Rombauts, desgl.;
Kördell, desgl.;
Rodemann, desgl.;
Meurer, desgl.;
Hufnagel, desgl.;
Volkmann, desgl.;
Reuße, desgl.;
Cäsar, desgl.;
Maurer, desgl.;
Hacault, desgl.

Um sich frühzeitig zu sichern, daß nach Vollendung einzelner Bahntheile oder der ganzen Bahn die nöthigen Mittel zur zeitigen Eröffnung des Betriebes zu Gebote stehen, hat man bereits 18 Lokomotive in feste Bestellung gegeben und wird über den Rest des Bedarfs an Lokomotiven erst in einiger Zeit sich entscheiden, um zuvor noch über die Leistungen mehrerer mit der Hoffnung auf guten Erfolg neu entstandener Lokomotiv-Fabriken Erfahrungen zu sammeln.

Von den bereits fest bestellten werden:

4 Stück von Rob. Stephenson zu Newcastle von 15 Zoll Cylinder-Weite, 24 Zoll Hub und 4 gekuppelten Rädern à 1600 Lstr. pro Stück, im März 1847 geliefert;

2 Stück von Norris in Philadelphia zum Gütertransport, von 15 Zoll Cylinderweite und 20 Zoll Hub, mit 4 Fuß hohen gekuppelten Treib- und 4 beweglichen Laufrädern, zu 1800 Lstr. im Oktober 1846;

2 Stück von demselben Fabrikanten zum Personentransport, von 15 Zoll Cylinderweite, 22 Zoll Hub mit 4 gekuppelten Treibrädern und 4 beweglichen Laufrädern, von 5 Fuß Durchmesser, im Preise von 1880 Lstr. pro Stück, im Februar 1848;

4 Stück von der Kasseler Fabrik Henschel u. Sohn, gleichfalls nach amerikanischem System mit beweglichem Vordergestell, mit 15zölligen Cylindern, 24 Zoll Hub und 4 gekuppelten fünffüßigen Treibrädern, pro Stück 13046 Thlr., mit Hinzufügung des beim Eintritt in den Zollverein zu zahlenden Eingangszolles, im Februar 1848 geliefert; endlich

6 Stück Lokomotive von Keßler in Karlsruhe, gleichfalls nach amerikanischem System mit beweglichem Vordergestelle, und zwar 3 derselben zum Personentransport, mit fünffüßigen gekuppelten Treibrädern, 16zölligen Cylindern mit 24 Zoll Hub, im Preise von 13714 Thlr., und 3 Maschinen für den Gütertransport nach gleicher Einrichtung und ebenfalls mit 16zölligen Cylindern und 24 Zoll Kolbenhub, im Preise von 13714 Thlr. Die Treibräder derselben sind ebenfalls gekuppelt und haben 4 Fuß Durchmesser.

Es geht hieraus hervor, daß man für besonders kräftige Maschinen sich entschieden hat, welche selbst bei jeder Jahreszeit die Steigungen mit Leichtigkeit überwinden und die Fahrten mit Schnelligkeit ausführen können.

Zu diesen Maschinen hat man einstweilen 6 Tender in Bestellung gegeben, und zwar sämmtlich an die Fabrik Henschel u. Sohn in Kassel, welche 2 Stück mit beweglichen Vorderachsen für die Karlshafener Zweigbahn im Oktober 1846, im Preise von 2000 Thlr. das Stück, und 4 Stück von gewöhnlicher Konstruktion, im Preise von 1950 Thlr. das Stück, im März 1847 zu liefern sich verpflichtet hat.

Hinsichtlich der Beschaffung der zunächst auf der Karlsbahn zu verwendenden Personenwagen ist mit der Wagenbau-Anstalt von Winkens u. Komp. zu Halle dahin ein Vertrag abgeschlossen worden, daß dieselbe bis zum 15. Mai 1847 acht Personenwagen zu liefern hat, nämlich:

a. einen kombinirten Personenwagen 1. und 2. Klasse, mit 2 Batard-Koupé's 1. Kl. und 3 Koupé's 2. Kl., zum Preise von 2930 Thlr.;

b. zwei Personenwagen 2. Kl. à 5 Koupé's, zum Preise von 2750 Thlr. à Stück;

c. fünf Personenwagen 3. Kl. à 5 Koupé's, zum Preise von 2060 Thlr. à Stück.

Diese sämmtlichen Wagen erhalten Adamsche Bogenfedern und bewegliche Untergestelle nach Themorischem Patentsysteme, wofür die Patent-Abgabe unter obigen Preisen mit einbegriffen ist; die Achsen und Räder werden jedoch von der Direktion besonders gestellt.

Desgleichen ist ein Vertrag über die Lieferung von 20 Personenwagen mit der neu errichteten Wagenbau-Anstalt von Thielemann, Eggena u. Komp. zu Kassel in Verhandlung begriffen. Auch ist bei dieser Anstalt und einigen anderen geschickten Wagenbauern in Kassel ein Quantum von

a. 34 Stück offenen Packwagen, im Preise von 350 Thlr. pro Stück;
b. 4 Stück sogenannte Equipagewagen, à 475 Thlr. pro Stück;
c. 8 Stück bedeckte vier- und sechsrädrige Packwagen, à 1200 und resp. 1350 Thlr. pro Stück;
d. 4 Stück vier- und sechsrädrige Passagiergepäck-Wagen, à 1250 und resp. 1400 Thlr. pro Stück, und
e. 4 Stück amerikanische Packwagen, à 1700 Thlr. pro Stück;

sämmtlich mit Buffer-Apparaten und resp. mit Blechtäfelung in feste Bestellung gegeben, womit man für den ersten Betrieb auszureichen hofft. Zu diesen sämmtlichen Wagen stellt die Direktion die Achsen und Räder, zu den Personenwagen auch noch die Federn.

Hinsichtlich des Bezuges dieser Achsen und Räder ist mit der Fabrik von Michiels u. Komp. zu Eschweileraue ein Vertrag über 130 Satz geschlossen worden, wonach der Satz à 2 Achsen und 4 Räder — frei Kassel — 250 Thlr. kostet und für deren Güte 6 Monate Garantie geleistet wird.

Hinsichtlich des Bezuges der Adamschen Bogenfedern ist mit der Fabrik von Lihn zu Remscheid dahin kontrahirt, daß solche 192 Stück dieser Federn in der Qualität, wie das von derselben für die Köln-Mindener Bahn gelieferte und daselbst für sehr preiswürdig erkannte Quantum, bis Ende April 1847 zum Preise von 2400 Thlr. abzuliefern hat und wobei sich unter anderen die Probe einer Durchbiegung bis zu 2 Zoll incl. vorbehalten wurde.

In Gemäßheit der Beschlüsse einer unter dem 24. August 1846 mit Abgeordneten der Direktionen der Thüringischen und der Köln-Minden-Thüringischen Verbindungs-Eisenbahn zu Kassel Statt gefundenen Konferenz soll auf gedachten drei Bahnen, so viel als möglich, die innere Einrichtung der Personenwagen gleichmäßig hergestellt, resp. in Uebereinstimmung gebracht werden. Außerdem ist dem, über die Lieferung der Personenwagen für die Bahn ausgearbeiteten Bedingnißhefte im Allgemeinen das auf der Königl. Hannoverschen Staatsbahn angenommene Konstruktionssystem zum Grunde gelegt.

3. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

(Seite 1760.)

Nachdem die Vorarbeiten zum Beginne des Bahnbaues im Laufe des Jahres 1845 beendigt waren, wurde dieselbe am 27. Oktober 1845 in der Gemarkung von Döringheim (1½ Stunde von Hanau entfernt) begonnen. Der thätigen Förderung der Erdarbeiten im Jahre 1845 stand jedoch die Erwerbung des erforderlichen Terrains entgegen und konnten dieselben daher erst nach Beseitigung dieser Schwierigkeiten in Kurhessen im Laufe des Jahres 1846 wesentlich vorschreiten. Es gelang denn auch, die Erdarbeiten auf Kurhessischem Gebiete größtentheils zu beendigen, dagegen konnte auf Frankfurter Gebiet nicht mit dem Baue vorgegangen werden, indem die Erwerbung des Grundeigenthums schwierig gemacht wurde. Obgleich man noch immer hofft, die Bahn im Sommer 1847 dem Betriebe übergeben zu können, so ist aus letzteren Gründen doch sehr daran zu zweifeln.

Dadurch, daß Aussicht vorhanden ist, die von Bamberg bis Aschaffenburg Baierischer Seits auszuführende Eisenbahn werde bis Hanau fortgesetzt werden und in den dortigen Bahnhof einmünden, haben sich die Aussichten für die Rentabilität der Bahn weit günstiger als früher gestaltet.

b. Sonstige Verhältnisse.

(Seite 1773.)

Das bedeutendste auf der Bahn vorkommende Bauwerk ist die Brücke über die Kinzig bei Hanau. Sie muß 350 Fuß lang werden, um die Bahn beim Austreten des Flusses zu schützen.

Die Direktion und der Verwaltungsrath der Gesellschaft wird zur Zeit noch von den Konzessionaren (Bankier Bernus du Fay, Eigenthümer der Handlungsfirma du Fay, Leisler u. Komp. zu Hanau und den Gebrüdern Bethman zu Frankfurt a. M.) vertreten.

Für den Bau und Betrieb der Bahn auf Kurhessischem Gebiete ist zum Regierungs-Kommissar bestellt:

v. Heppe, Geheimer Regierungsrath und Polizei-Direktor der Provinz Hanau ꝛc.

Von den Konzessionaren ist zum Ober-Ingenieur der bei dem Baue der Taunus-Eisenbahn beschäftigt gewesene Ingenieur, Wilhelm Zobel, provisorisch angestellt worden.

VIII.

Eisenbahnen

auf dem

Gebiete der freien Städte Hamburg und Lübeck,

in den

Herzogthümern Schleswig-Holstein

und

in den Grossherzogthümern Mecklenburg.



VIII. Eisenbahnen auf dem Gebiete der freien Städte Hamburg und Lübeck, in den Herzogthümern Schleswig-Holstein und in den Großherzogthümern Mecklenburg.

A. Eisenbahnen auf dem Gebiete der freien Städte Hamburg und Lübeck.

1. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Seite 1794 haben wir angeführt, daß die Direktion der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft mit der Berlin-Hamburger Gesellschafts-Direktion über die allgemeinen Umrisse eines Vertrages übereingekommen war, welcher darauf basirte, daß beide Gesellschaften ihren Betrieb neben einander führen und nur für die von der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft zu errichtenden bedeutenden Bahnhofs-Anlagen eine jährliche feste Extra-Vergütung derselben von der Berliner Gesellschaft gezahlt werden sollte. Zur Anschaffung der für die Realisation dieses Planes erforderlichen Mittel wurde von der General-Versammlung der von der Direktion gemachte Antrag, eine Ausgabe von neuen 5160 Aktien, also eine Verdoppelung der dermaligen Aktienzahl, zu bewerkstelligen, angenommen.

An den für die neue Aktienzeichnung festgesetzten drei Tagen im August 1844 wurde jedoch keine Aktie gezeichnet und eben so wenig war es möglich, von der dem Ausschuß eventuell ertheilten Befugniß der anderweitigen Begebung einen dem Nutzen der Gesellschaft entsprechenden Gebrauch zu machen. Unter diesen Umständen wandte sich der Ausschuß mit einer Vorstellung an den Senat von Hamburg, um die Herbeischaffung der nöthigen Fonds auf dem Wege einer direkten oder indirekten Mitwirkung des Staates anzuempfehlen, eine Vorstellung, welche, mit Rücksicht auf den ursprünglichen patriotischen und gemeinnützigen Zweck der Bahn-Anlage, eine nicht abgeneigte Resolution zur Folge hatte. Aber durch den inzwischen verstrichenen bedeutenden Zeitablauf, durch die eingetretene Veränderung der

pekuniären Lage und vermöge der Unterbrechung, welche die Unterhandlungen mit der Berliner Gesellschaft während mehrerer Monate erlitten hatten, zeigte sich jetzt nicht mehr die frühere Uebereinstimmung über die Grundlage des Vertrages, von welcher bis dahin ausgegangen war, nämlich über das unabhängige Nebeneinanderbestehen des beiderseitigen Betriebes und über die dennoch von der Berliner Gesellschaft an die Bergedorfer zu leistende jährliche Vergütung für den Bahnhof. Statt dessen wurde nun vorzugsweise eine Verpachtung der Bergedorfer Bahn an die Berliner Gesellschaft vorgeschlagen, wobei der selbstständige Betrieb auf der ersteren Bahn ganz aufhören und auf die Berliner Gesellschaft übergehen sollte. Die aus dieser neu auftauchenden Meinungsdifferenz entstandene, nicht immer ganz harmonische Diskussion führte zu keinem anderen Resultate, als daß von beiden Seiten endlich die Vermittelung des Senats zu Hamburg in Anspruch genommen wurde, welche im Falle einer Nichteinigung sowohl von der Konzession der Bergedorfer Gesellschaft als von dem die Verhältnisse der Berliner Bahn normirenden Staatsvertrage von 1841 vorgeschrieben war. Hierdurch kam ein Pachtvertrag zu Stande, welcher auf folgenden Grundzügen beruht:

> Die Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft hat den Bahnhof bei Hamburg, der durch das dafür bisher reservirte Areal und außerdem durch beträchtliche neue Acquisitionen von Privat- und öffentlichem Grunde zu vergrößern und mit dem Hafen in Verbindung zu setzen sein wird, nach den Bedürfnissen der Berliner Gesellschaft auszubauen und mit allen zu einem möglichst umfassenden Betriebe erforderlichen Einrichtungen für den Güter- und Passagierverkehr zu versehen. Sie hat ferner auf der Strecke von Hamburg bis Bergedorf ein zweites Bahngeleise zu legen, für dessen Aufnahme der Eisenbahndamm von Anfang an bestimmt und eingerichtet gewesen ist.
>
> Diese zu vollendenden Bauten werden, sobald die Berliner Bahn dem Verkehre eröffnet wird, jener Gesellschaft übergeben, welche von dem Zeitpunkte an die ganze Bahn nebst Bahnhöfen in Pacht nimmt und den Betrieb in einem ungetrennten Ganzen von Hamburg bis Berlin für ihre Rechnung ausübt; auch die Unterhaltungslast, so wie sämmtliche darauf haftende Abgaben und Onera aller Art für ihre alleinige Kosten zu tragen hat.

Die Pacht, welche der Bergedorfer Gesellschaft dafür entrichtet wird, besteht:

1. in 4 Prozent pro Anno von demjenigen Betrage, welchen der Hamburger Bahnhof zur Zeit der Uebergabe an Kapital und Zinsen gekostet haben wird, incl. aller jetzigen und von jetzt an noch darauf zu errichtenden Gebäude, Anlagen und Vorrichtungen aller Art, und des Anschaffungswerthes alles jetzt dazu benutzten und von jetzt an noch hinzuzuziehenden Grundeigenthums, kurz von dem ganzen kostenden Werthe, den der Bahnhof bei seiner Vollendung zu Buche stehen wird, und außerdem

2. in 50 Prozent von der auf der Bahnstrecke von Hamburg bis Bergedorf zu erzielenden Brutto-Einnahme (während der ersten 5 Jahre jedoch nur 45 Prozent), also 50 Prozent, oder während der ersten 5 Jahre 45 Prozent, von demjenigen Betrage, den sämmtliche auf der Hamburg-Bergedorfer Strecke passirende Güter und Passagiere für diese Strecke (pro rata der Meilenzahl) an die Berliner Gesellschaft zu zahlen haben.

Die Dauer des Pachtkontrakts ist illimirt, und es ist die Absicht, denselben für immer fortbestehen zu lassen, wenn nicht etwa in Folge neuer Gestaltungen der kommerziellen Verkehrsstraßen (wie sie sich freilich in jetziger Zeit auch nicht einmal auf wenige Jahre im Voraus absehen und berechnen lassen) eine Auflösung erheischt wird. Es ist für solche Fälle jeder der beiden Gesellschaften ein Kündigungsrecht mit einer Frist von 2 Jahren eingeräumt, jedoch darf dasselbe nicht ohne Zustimmung des Hamburgischen Senats angewendet werden, der die Gründe der Kündigung und ob sie zureichend sind, nach freiem Ermessen zu prüfen hat. Als Grundsatz ist dabei festgestellt, daß niemals aus pekuniären Gründen, und weil ein anderes Arrangement dieser oder jener Gesellschaft mehr einbringen oder weniger kosten würde, die Pacht gekündigt werden kann.

Da die Bahnhofsbauten nebst Legung des zweiten Geleises aber sehr bedeutende Mittel erforderten, diese aber durch Ausgabe von Aktien an Privatpersonen nicht aufzutreiben waren, so erneuerte die Direktion gleich beim Beginn der Pacht-Unterhandlungen das frühere Gesuch an den Hamburger Senat wegen einer Mitbetheiligung des Staates bei diesem Unternehmen. Nach mehrfachen Verhandlungen ging man von Seiten des Senates, vorbehaltlich der Mitgenehmigung der übrigen verfassungsmäßigen Behörden, hierauf ein, und stellte die daran geknüpften Bedingungen in einem Concluso Senatus vom 18. April 1845 zusammen.

Der Staat übernimmt danach die disponibeln neuen 5160 Aktien für seine Rechnung al pari, tritt mit den bisherigen in gleiche statutenmäßige Rechte und leistet die Einzahlungen je nach dem Bedürfniß unter gehöriger Verrechnung der Zinsen. Dagegen macht aber der Staat folgende zwei hier vorzugsweise herauszuhebende Bestimmungen geltend.

Einmal will er die Befugniß haben, für die volle Aktienzahl, die er besitzt, in den vorkommenden General-Versammlungen auch stimmen zu können, was er aber nach §. 20 des Gesellschaftsstatuts nicht kann, indem derselbe lautet: „Niemand kann mehr als 5 Stimmen in sich vereinigen, auch wenn er über 50 Aktien besitzen sollte."

Die zweite viel erheblichere Bedingung ist folgende:

Nach dem Staatsvertrag von 1841 soll der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft nach einer gewissen Zeit und sobald man dann die Verhältnisse genauer übersehen kann, eine Abgabe auferlegt werden dürfen, wie sie allen Preußischen Eisenbahnen nach dem Preußischen Eisenbahngesetz bevorsteht, und deren Betrag dazu bestimmt ist, die in den Privathänden zirkulirenden Aktien nach und nach zu Gunsten der verschiedenen Staaten,

durch welche die Eisenbahn geht, zu amortisiren; dergestalt, daß nach Einziehung sämmtlicher Aktien alsdann jedes Bahnstück Eigenthum des Staates werden soll, in welchem es belegen ist. Von gleichem Gesichtspunkt ausgehend, hegt auch der Hamburgische Staat den Wunsch, zu irgend einer Zeit in den eigenthümlichen Besitz der Bahn zu gelangen, damit nicht etwa, während die ganze Bahn bis Berlin den einzelnen respektiven Staaten gehört, dieses Stück Privat-Eigenthum bleibe. Nach vielfachen Diskussionen über diesen Gegenstand mit den Kommissarien des Senats fand die Direktion es für angemessen, unter folgenden Modifikationen in die beregte Bedingung einzugehen.

Der Staat soll in jedem Jahre, nachdem sämmtliche Aktien die 4 Prozent, welche sie nach dem Statute als Zinsen auf ihre Aktien zu empfangen haben, und zwar auch sämmtliche Zinsrückstände der früheren Jahre erhalten haben werden, von der etwa ferner und darüber noch hinaus zur Dividenden-Austheilung vorhandenen Jahres-Einnahme, so weit sie reicht, ½ Prozent des ganzen Aktienkapitals vorweg perzipiren, so daß wenn z. B. der zu vertheilende Ueberschuß der Jahres-Einnahme 6 Prozent auf das ganze Aktienkapital betrüge, zuerst jede Aktie 4 Prozent erhielte (natürlich vorausgesetzt, daß die etwaigen Rückstände früherer Jahre bereits nachgezahlt wären), dann der Staat als Amortisations-Abgabe ½ Prozent erhielte, und die noch übrigen 1½ Prozent wiederum als Dividende auf alle Aktien vertheilt würden. Wenn die Jahres-Einnahme nicht mehr abwürfe, als um die 4 Prozent Zinsen und die etwaigen früheren Zinsrückstände zu tilgen, so würde die Amortisations-Abgabe für das Jahr ganz zessiren. — Gegen diese so bedungene Abgabe würde dann aber der Staat auf alle und jede sonstige der Gesellschaft jemals aufzuerlegende Abgabe verzichten; er würde als ferneres Aequivalent dieser Abgabe alles zu der Vergrößerung der Bahnhofs-Anlagen erforderliche öffentliche Terrain, sofern nicht andere Staatsrücksichten im Wege stehen sollten, der Gesellschaft als Eigenthum oder zur Benutzung abtreten; er würde ferner sich anheischig machen, den Betrag, den die Amortisations-Abgabe abwirft, jederzeit sofort und ausschließlich auf die Amortisationen zu verwenden, und zwar nicht etwa, wie sonst bei Amortisationen gewöhnlich ist, nach seiner Wahl mittelst Ankaufs nach dem Börsenpreise oder Ausloosung al pari, sondern allemal mittelst Ausloosung und Auszahlung nach dem festen Kours von 120 Prozent, nebst sämmtlichen Zins- und Dividenden-Koupons (d. h. also mit einer Prämie von 20 Prozent); er würde endlich sich anheischig machen, alles, was er auf seine eigenen 5160 Aktien über die statutenmäßigen Zinsen von 4 Prozent an Dividenden perzipirt, ebenfalls alljährlich ungekürzt dem Amortisationsfonds zuzuweisen, um auf die Amortisation mittelst Ausloosung zum festen Kours von 120 Prozent verwandt zu werden. Sollte der Betrag der jährlichen Amortisations-Abgabe und die Dividende, welche die Staatsaktien über die 4 Prozent abwerfen, nicht 50000 Mark Bko. ausmachen, so will der Staat das Recht haben, die Dotation des Tilgungsfonds bis zu dieser Summe zu ergänzen. Die ausgeloosten Aktien, welche nach einer öffentlichen Voraus-

bekanntmachung von einigen Monaten eingezogen werden würden, würden wie natürlich Eigenthum des Amortisationsfonds bleiben, und daher die darauf fernerhin fallenden Zinsen und Dividenden gleichfalls zu der successiven fortgehenden Ausloosung à 120 Prozent verwandt werden.

In der am 16. Juni 1845 zu Hamburg gehaltenen General-Versammlung kamen die im Vorstehenden enthaltenen Gegenstände zur Sprache; es wurde der mit der Direktion der Berlin-Hamburger Gesellschaft abgeschlossene Pachtvertrag, so wie das Senats-Conclusum vom 18. April 1845 verlesen und in Bezug hierauf, nachdem die wichtigsten Punkte näher erläutert waren, folgender vom Präsidium gestellter Antrag einstimmig angenommen:

> „daß der verlesene Pachtvertrag, so wie die verlesenen im Senats-Concluso vom 18. April 1845 enthaltenen Bedingungen einer Uebernahme neu zu kreirender 5160 Aktien abseiten des Hamburgischen Staates, alles Inhalts genehmigt, demgemäß namentlich die eventuelle Amortisations-Abgabe von ½ Prozent nach voller Bezahlung der rückständigen und laufenden 4prozentigen Zinsen, so wie die Amortisation durch Ausloosung à 120 Prozent bewilligt, und die Bestimmung des §. 20 des Statutes, wonach Niemand mehr als 5 Stimmen bei der Abstimmung in den General-Versammlungen in seiner Person vereinigen darf, für die Zukunft aufgehoben, auch der Ausschuß zu allen Behufs Ausführung dieses Beschlusses erforderlichen Verfügungen und Maaßnahmen ermächtigt werde, bei welchem Beschlusse es sich übrigens von selbst versteht, daß er erst durch die gleichmäßige Genehmigung der Berlin-Hamburger General-Versammlung und durch den hinzukommenden entsprechenden Rath- und Bürgerschluß in Kraft trete."

Die Bedingungen der Uebernahme neu zu kreirender 5160 Aktien von Seiten des Hamburgischen Staates wurden von Erbgesessener Bürgerschaft am 31. Juli 1845 ratifizirt, und da auch der erwähnte Pachtvertrag wegen Uebernahme des Betriebes auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn in der am 16. Juni 1845 zu Ludwigslust gehaltenen General-Versammlung der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft anerkannt wurde, so erfolgte die Genehmigung desselben von den Senaten der Städte Lübeck und Hamburg am 8. und 14. November 1845. Diese Verhältnisse sind mithin als definitiv geordnet zu betrachten.

In Folge davon ist zur Ausführung der der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft nach dem Pachtvertrage obliegenden Leistungen geschritten, und nachdem mit der Legung des zweiten Geleises am 3. Februar 1846 begonnen war, dasselbe bereits auf ganzer Länge hergestellt. Wegen Anlegung der auf dem Hamburger Bahnhofe erforderlichen Einrichtungen hat eine Vereinigung zwischen den beiden betreffenden Eisenbahn-Gesellschaften Statt gefunden und ist der Bau begonnen worden, nachdem die Befugniß zur Expropriation einiger Grundstücke Seitens Erbgesessener Bürgerschaft ertheilt war.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.
(Seite 1795.)

Die Bilanz am 31. Dezember 1845 stellte sich wie folgt:

Debitoren.

	Mrk. Bko.	ß	Mrk. Bko.	ß.
Die Bahn nebst Zubehör nach der alten Baurechnung			1,215000	—
Grund-Eigenthum:				
Ausgabe nach der alten Baurechnung	507885	8		
Zinsen auf Anleihe von 250000 Mrk. Bko. à 4 Prozent bis 30. November 1845 . . .	22030	9½		
			529916	1½
Wirthschaftsgebäude in Bergedorf			75716	12½
In Aktien konvertirte 4000 Stück Zinskoupons . . .			48000	—
Inventar von Geräthen, Utensilien, Maschinen-Ersatzstücken rc.			25533	4
Vorräthe von rohem Material, wie Holz, Eisen rc. .			6259	8
Vorräthe von Betriebs-Material, wie Coaks, Oel, Talg rc.			9582	10
Neubau-Konto für den Ausbau des Hamburger Bahnhofes und für das zweite Geleise			43947	14
Inventar von Geräthen und Utensilien für den Neubau			660	13
Unvollendete Arbeiten, wie Anfertigung von Erdwagen, Schubkarren rc., größtentheils für den Neubau .			16488	5
Abschlägliche Zahlungen auf Schienen, Schienenstühle rc. für den Neubau			118299	6
Kassa 651 Mrk. Kour. 1½ ß.			520	14
Bank			6078	11
Wechsel an Portefeuille			238058	8
Zusammen			2,334234	8½

Kreditoren.

	Mrk. Bko.	Mrk. Bko.	ß.
5160 Aktien à 300 Mrk.		1,548000	—
Anleihe:			
für unbenutztes, theils zum Wiederverkauf bestimmtes Grund-Eigenthum	250000		
für den Betriebsfonds	50000		
für das Wirthschaftsgebäude in Bergedorf	30000		
Hypothek auf dasselbe	30000		
		360000	—
Aktien-Einschüsse des Hamburgischen Staates . . .		400000	—
Diskonto-Gewinn auf dieselben		4597	10

	Mrk. Bko.	ß.
41 am 1. Mai 1843 fällig gewesene Zinskoupons, welche noch nicht eingelöst sind	492	—
Saldo verschiedener Debitoren und Kreditoren . . .	1305	—
Ueberschuß der Betriebs-Einnahmen gegen die Ausgaben bis zum 31. Dezember 1845	19839	14½
Zusammen	2,334234	8½

Es haben zu fordern:

Die Inhaber der

am 1. Mai 1844 fällig gewordenen 5160 Stück Zinskoupons	61920	—
am 1. Mai 1845 fällig gewordenen 5160 Stück Zinskoupons	61920	—

zu deren Einlösung keine hinreichende Betriebs-Ueberschüsse vorhanden sind.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 1803.)

Die aus dem Betriebe aufgekommenen Einnahmen waren in den einzelnen Monaten der Jahre 1844, 1845 und 1846 wie folgt:

Monat.	1844. Kourant Mrk.	ß.	1845. Kourant Mrk.	ß.	1846. Kourant Mrk.	ß.
Januar	4414	7	5027	11	5753	6
Februar	4373	1	4313	13	5137	5
März	5311	15	6042	1	6350	12
April	9119	7	6570	8	7879	9
Mai	14583	12	11005	14	9592	6
Juni	10728	5	10574	12	13496	10
Juli	12213	14	12353	2	12025	7
August.	9285	14	12392	5	12018	3
September . . .	12874	8	10640	3	10828	13
Oktober	7912	—	7347	10	7995	10
November . . .	5265	12	6292	8		
Dezember . . .	5954	10	6507	8		
Summe	102037	9	99067	15		

Zu der im Jahre 1844 für die Beförderung von Personen und Fracht aufgekommenen Einnahme von

	Mrk. Kour.	ß.		Mrk. Bko.	ß.
	102037	9		81630	12
traten noch hinzu:					
Besondere Einnahmen	237	13		190	4
Pacht für Plätze, Grasland ꝛc. .	2109	7		1687	9
			Summe	83508	9

Im Jahre 1845 kamen zu den Personen= und Frachtgeldern im Betrage von

	Mrk. Kour.	ß.		Mrk. Bko.	ß.
	99067	15		79254	9
hinzu:					
Besondere Einnahmen	170	11		136	8
Pacht für Plätze, Grasland ꝛc. .	1627	14		1302	4
Geldkours=Differenz	—	—		7	3½
			Summe	80700	8½

Die Ausgaben in den Jahren 1844 und 1845 waren dagegen:

	1844.				1845.			
	im Einzelnen.		im Ganzen.		im Einzelnen.		im Ganzen.	
	Kour. Mrk.	ß.	Kour. Mrk.	ß.	Kour. Mrk.	ß.	Kour. Mrk.	ß.
Tit. I. Verwaltungs- und allgemeine Kosten.								
Besoldungen für die Administration	7022	4			6720	2		
Inserate und Zeitungen ꝛc.	853	13			585	10		
Drucksachen	119	8			427	2		
Schreibmaterial und Bücher	288	$13\frac{1}{2}$			179	$8\frac{1}{2}$		
Porto	37	5			43	12		
Allgemeine Verwaltungskosten	531	12			384	9		
Kosten und Bedürfnisse für Bureau's und Stationen	2030	$\frac{1}{2}$			1717	$15\frac{1}{2}$		
Desgl. für das Ingenieur-Bureau	188	1			81	7		
Brennöl und Licht	381	$6\frac{1}{2}$			348	11		
Grundmiethen, Abgaben ꝛc.	2324	$9\frac{1}{2}$			1832	$8\frac{1}{2}$		
Suppliken und Verhandlungen mit den Behörden	90	9			238	—		
Feuer-Assekuranz	802	5			873	13		
Diverse	511	6			592	$2\frac{1}{2}$		
			15181	13			14025	5
Tit. II. Betriebskosten.								
Besoldungen für die Bahnhöfe	6095	$6\frac{1}{2}$			6257	$2\frac{1}{2}$		
„ „ das Bahn-Beaufsichtigungs-Personal	7787	2			7627	1		
„ „ „ Expeditions- und Transport-Personal	4625	—			4439	2		
„ „ „ Lokomotiv- und Wagen-Personal	7624	5			7638	12		
Bekleidung der Beamten und Angestellten	2298	—			1514	10		
Drucksachen für den Betrieb	704	1			746	3		
Allgemeine Kosten und Bedürfnisse	1450	$5\frac{1}{2}$			1369	2		
Kosten und Bedürfnisse für den Transport	71	3			336	$8\frac{1}{4}$		
Lokomotiv-Bedürfnisse	554	3			566	4		

	1844.				1845.			
	im Einzelnen.		im Ganzen.		im Einzelnen.		im Ganzen.	
	Kour. Mrk.	ß.	Kour. Mrk.	ß.	Kour. Mrk.	ß.	Kour. Mrk.	ß.
Wagen-Bedürfnisse	186	$15\frac{1}{2}$			192	$11\frac{1}{2}$		
Coaks (1844: 813998 P:d.) (1845: 689538 Pfd.)	10221	7			7592	6		
Baumöl für die Maschinen und Wagen ꝛc.	1067	10			1310	15		
Talg	129	8			84	7		
Heede und Putzzeug	362	8			191	7		
			43177	$10\frac{1}{2}$			39866	$11\frac{1}{4}$
Tit. III. Unterhaltungskosten.								
Instandhaltung der Bahn	17980	4			14761	2		
" von Deichen, Wegen ꝛc.	1534	$1\frac{1}{2}$			2310	11		
" der Gebäude	2227	5			1101	5		
" " Brücken und Durchlässe	1382	7			865	$\frac{1}{2}$		
" " Pforten, Befriedigungen und Uebergänge	1097	$9\frac{1}{2}$			901	5		
" diverser Inventar-Gegenstände	442	6			427	—		
" der Lokomotive	870	10			1071	$12\frac{1}{2}$		
" " Personenwagen	828	6			2641	$7\frac{1}{2}$		
" " Packwagen	230	—			627	6		
Kosten und Bedürfnisse der Schmiede und Wagen-Werkstatt	606	$5\frac{1}{2}$			657	13		
" " " " Zimmer-Werkstatt	245	$8\frac{1}{2}$			213	$1\frac{1}{2}$		
" " " des Lokomotivschuppens	314	3			281	2		
Entschädigungen für Entwässerung der Eisenbahn-Kanäle	482	8	28241	10	677	8	26536	10
Summe			86601	$1\frac{1}{2}$			80428	$10\frac{1}{4}$

Zu vorstehenden Ausgaben des Jahres 1844, im Betrage von

	Mrk. Kour.	ß.	Mrk. Bko.	ß.
	86601	$1\frac{1}{2}$	69258	8
traten hinzu:				
für neue Anlagen und Verbesserungen und sonstige, nicht in den regelmäßigen Kosten-Etat gehörende Ausgaben			9646	9
Zinsen à $4\frac{1}{2}$ Proz. p. a. auf 50000 Mrk. Bko., als den den Betriebsfonds angehenden Theil der Anleihe, nämlich:	Mrk. Bko.	ß.		
vom 9. August 1843 bis 9. Februar 1844	1150	—		
vom 9. Februar 1844 bis 9. August 1844	1137	8		
vom 9. August 1844 bis ult. September 1844	331	4		
			2618	12
Geld-Kours-Differenz			9	3
Zusammen			81533	—
Die Einnahme betrug			83508	9
Mithin Ueberschuß			1975	9
	Mrk. Bko.	ß.		
Ueberschuß am 31. Dezember 1843 .	15506	12		
Dagegen wurden laut Bekanntmachung vom 27. April 1844 zur Zahlung angewiesen 1000 Stück am 1. Mai 1843 fällig gewesene Zinskoupons, deren Inhaber von der Befugniß, solche in Aktien zu konvertiren, nicht Gebrauch gemacht hatten	12000	—		
Bleibt			3506	12
Ueberschuß am 31. Dezember 1844			5482	5

Im Jahre 1845 kamen zu obigen Betriebsausgaben im Betrage von

	Mrk. Kour.	ß.	Mrk. Bko.	ß.
	80428	$10\frac{1}{4}$	64342	15
Zinsen à 4 Proz. p. a. auf 50000 Mrk. Bko., als den den Betriebsfonds angehenden Theil der Anleihe .			2000	—
Zusammen			66342	15
Die Einnahmen beliefen sich auf			80700	$8\frac{1}{2}$
Mithin Ueberschuß			14357	$9\frac{1}{2}$
Ueberschuß am 31. Dezember 1844:			5482	5
Ueberschuß am 31. Dezember 1845:			19839	$14\frac{1}{2}$

Derselbe war jedoch nicht hinreichend, um die rückständigen am 1. Mai der Jahre 1844, 1845 und 1846 fällig gewesenen Zinskoupons, welche zusammen 185760 Mrk. Bko. betragen, einzulösen.

In Betreff einzelner Betriebs-Ausgaben heben wir Nachstehendes hervor:

Der Posten für Instandhaltung der Bahn erscheint in den Jahren 1844 und 1845, durch den Wegfall mehrerer außerordentlicher Ausgaben, gegen frühere Jahre bedeutend vermindert. Im Jahre 1842 finden sich (in 7½ Monaten) 27576 Mrk. Kour. 14 ß. dafür aufgeführt, im Jahre 1843: 33412 Mrk. Kour. 4 ß., im Jahre 1844 nur 17980 Mrk. Kour. 4 ß., und im Jahre 1845: 14761 Mrk. Kour. 2 ß. Wenn auch zu erwarten steht, daß diese Ausgabe in künftigen Jahren sich noch niedriger stellen wird, so wird sie doch bei den in dieser Hinsicht ungünstigen Terrain-Verhältnissen und bei der Kürze der Bahn, im Vergleich zu den auf anderen Deutschen Eisenbahnen hierauf verwandten Summen immer hoch bleiben. Die Eisenbahn liegt durchgehends auf Moorboden, welcher wohl nie, und am wenigsten in den ersten Jahren, aufhören wird nachzugeben. Die Ausgabe für Herstellung der dadurch entstehenden Mängel stellt sich nicht allein durch den Lohn der stets dabei beschäftigten Arbeiter so hoch, sondern namentlich auch durch die Kostspieligkeit des einzigen, dazu mit Vortheil anwendbaren Materials, des Kieses, welcher aus einer beträchtlichen Entfernung per Fuhre nach dem Bergedorfer Bahnhofe geschafft werden muß, um von dort auf die Bahn gebracht zu werden. Trotz der Erheblichkeit dieser Ausgabe würde es unbestreitbar am unrechten Orte sein, durch weniger sorgfältige Beschaffung der Arbeit daran sparen zu wollen, indem dieses, — in Betracht der später daraus entstehenden größeren Reparaturen und des Nachtheiles, den eine unebene Bahn den Maschinen und Wagen zufügt, — im End-Resultate kostspieliger werden würde, als wenn die Arbeit zur rechten Zeit mit den nöthigen Mitteln angegriffen wird.

In Betreff des Brennmaterials zur Lokomotivheizung ist ebenfalls eine Ersparung eingetreten. Daß die Coaks zu einem niedrigeren Durchschnitts-Preise pro 100 Pfd. als bisher beschafft sind, wollen wir nicht hervorheben, da dieses von zufälligen Umständen, z. B. dem Stande der Frachten von England abhängig ist. Der Vortheil des Minderverbrauchs aber, welchen man erzielt hat, wird auch in Zukunft mit Sicherheit zu bewirken und vielleicht noch zu erhöhen sein. Es sind nämlich an Coaks im Jahre 1843: 25,4 Pfd., im Jahre 1843: 22,7 Pfd., im Jahre 1845: 22,12 Pfd. pro durchlaufene englische Meile, beides durchschnittlich für sämmtliche 4 Maschinen, verbraucht. Die Mittel, wodurch diese Ersparung herbeigeführt worden ist, sind theils die Einrichtung einer neuen Schieberführung, Behufs veränderlicher Expansion des Dampfes an der Maschine „Berlin", nach einer Erfindung der Erbauer der Maschinen, der Herren R. Stephenson und Komp., theils der Umstand, daß das Heizen einer Reserve-Maschine ganz unterlassen, und daher, ausgenommen im Sommer an Sonn- und Festtagen und sonstigen frequenten Tagen, nur eine Maschine im Feuer ist. Vor den Störungen, welche hieraus entstehen könnten, schützt ein Apparat (ein Fächergebläse) vermittelst dessen man in wenig mehr als einer Viertelstunde eine kalte Maschine heizen und zum Abgehen fertig herstellen kann, welches für alle, bei dem Dienste zu erwartenden Vorfälle vollkommen ausreichend ist. Die oben

erwähnte Vorrichtung an der Lokomotive „Berlin" hat 783 Mrk. Kourt. 1 ß. und der Apparat zur schnellen Heizung der Maschinen 343 Mrk. Kourt. 7 ß. gekostet, Ausgaben, welche durch die dadurch bewirkten Ersparungen wieder eingebracht werden.

Nachstehende Uebersicht giebt die Leistungen der Lokomotive und den Verbrauch an Brennmaterial im Jahre 1844 an.

Namen der Lokomotive.	Von den Lokomotiven zurückgelegte engl. Meilen.	Von den Personen- und Packwagen zurückgelegte englische Meilen.	Coaks-Verbrauch in Hamburger Pfunden.	Coaks pro engl. Meile in Hamburger Pfunden.
Hansa	6760	21358	168426	24,92
Berlin, bis zum 10. März	2931½	9081½	93960	32,05
= vom 13. Juli bis Ende des Jahres	6313¼	25438	105408	16,70
Magdeburg	8959½	31032¼	206172	23,01
Hannover	10938½	37433¼	240032	21,94
Zusammen	35902¾	124343	813998	22,67

Zugleich liefert die vorstehende Zusammenstellung den Nachweis über den Minderverbrauch der „Berlin" nach der damit vorgenommenen Abänderung, wobei indeß bemerkt werden muß, daß die Arbeit der Maschine „Berlin" vor der neuen Einrichtung in die, für den Verbrauch des Brenn-Materials ungünstigste Zeit gefallen ist. Bei ganz gleichen Verhältnissen ist die durch die veränderliche Expansion erzielte Ersparung auf etwa 25 Proz. zu schätzen.

Im Jahre 1845 ergab sich bei den Leistungen der Lokomotive nachstehender Brennmaterial-Verbrauch.

Namen der Lokomotive.	Von den Lokomotiven zurückgelegte englische Meilen.	Von den Personen- und Packwagen zurückgelegte englische Meilen.	Coaks-Verbrauch in Hamburger Pfunden.	Coaks pro engl. Meile in Hamburger Pfunden.
Hansa	6724	28001½	165024	24,54
Berlin	8510	35535½	161244	18,95
Magdeburg . . .	8570	37292¼	195616	22,83
Hannover	7458	31304½	169514	22,73
Summe	31262 *)	132133¾	691398	22,12

*) Hiervon für den Betrieb 31197 englische Meilen, 689538 Pfd.
= = Neubau 65 = = 1860 =
Zusammen 31262 englische Meilen, 691398 Pfd.

Von den Wagen wurden im Jahre 1844: 124343, im Jahre 1845: 132133¾ englische Meilen zurückgelegt, und zwar:

	1844 engl. Meilen.	1845 engl. Meilen.
von den Personenwagen erster Klasse .	10352½	7298
" " " zweiter Klasse	36018½	36777
" " " kombinirte . .	27880	27982½
" " Packwagen	50092	60076¼
Zusammen	124343	

Personenzüge wurden gemacht:

	1844.			1845.		
	Regelmäßige.	Extrazüge.	Zusammen.	Regelmäßige.	Extraz.	Zusammen.
Im Januar .	107	—	107	103	1	104
" Februar .	114	1	115	92	1	93
" März . .	141	—	141	117	—	117
" April . .	142	—	142	124	—	124
" Mai . .	178	4	182	150	3	153
" Juni . .	174	—	174	142	—	142
" Juli . .	175	—	175	144	2	146
" August . .	177	1	178	151	1	152
" September	147	5	152	141	3	144
" Oktober .	134	3	137	136	—	136
" November	113	1	114	95	2	97
" Dezember .	107	1	108	99	1	100
Zusammen	1709	16	1725	1494	14	1508

Rechnet man für jeden Zug 20½ englische Meilen (doppelte Länge der Bahn), so ergeben sich für 1844 . . . . 35362½ engl. Meilen.
An Fahrten mit Packwagen, zum Transport von Material und dergl., wurden zurückgelegt . . . . 530 " "
An Fahrten mit der Maschine ohne Wagen . 10¼ " "
Im Ganzen 35902¾ engl. Meilen.

Für die im Jahre 1845 gemachten 1508 Züge erhält man, jeden Zug zu 20½ engl. Meile angenommen . . . . 30914 engl. Meilen.
Hierzu:
für Grand-Transport zur Reparatur d. Bahn 283 " "
31197 engl. Meilen.
Für Material-Transport ꝛc. für den Neubau 65 " "
Zusammen 31262 engl. Meilen.

Die Kosten für Instandhaltung der Maschinen und Wagen waren im Jahre 1844 noch unerheblich, doch wird der längere Gebrauch derselben in Zukunft größere Ausgaben (wie schon das Jahr 1845 zeigt) dafür unvermeidlich machen, welchen man bestrebt gewesen ist, durch die größte Sorgfalt und Aufmerksamkeit auf die Instandhaltung dieser wichtigen Gegenstände, so lange wie möglich zu entgehen.

Von den Ausgaben der neuen Anlagen und Verbesserungen, heben wir im Jahre 1844 die Kosten im Betrage von 9208 Mrk. Ct. 12½ ß. hervor,

welche durch die Einrichtungen zur Erneuerung der Verträge mit den Land-Besitzern, wegen Entwässerung des Eisenbahnlandes, erforderlich waren. Das einzige übrig bleibende Mittel, wenn die Verträge nicht zu Stande gebracht werden konnten, wäre die Erbauung eigener Windmühlen zur Entwässerung gewesen, welches aber, abgesehen von andern damit verknüpften Nachtheilen, im Endresultate vielleicht noch kostspieliger geworden wäre, als die jetzt gemachten Einrichtungen, trotz der sehr hohen Entschädigungen, welche den Landbesitzern dafür gezahlt werden müssen.

i. Fahrordnung, Tarif.

Der Seite 1808 angegebene Unterschied zwischen den Sonntags- und Wochentagspreisen ist, um die Frequenz mehr zu beleben, abgeschafft; außerdem ist die Bewilligung einer Preis-Ermäßigung von circa 20 Proz. auf ganze Wagen-Abtheilungen eingeführt worden. Seit dem 1. Dezember 1846 hat die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft den Betrieb übernommen.

k. Verzinsung, Dividende.
(Seite 1811.)

Wie wir schon unter „Betriebs-Einnahmen und Kosten" gesehen haben, so war der Ueberschuß aus dem Betriebe, sowohl im Jahre 1844 als 1845, nicht hinreichend, um die am 1. Mai 1845 und 1846 fälligen Zinskoupons einzulösen. Diese, so wie die am 1. Mai 1844 zahlbaren, sind daher noch im Rückstande.

l. Personen-Frequenz.
(Seite 1811.)

Die monatliche Frequenz und Einnahme in den Jahren 1844, 1845 und 1846 war:

Monat	1844.			1845.			1846.		
	Personen.	Einnahme. Mrk. Kour.	ß.	Personen.	Einnahme. Mrk. Kour.	ß.	Personen.	Einnahme. Mrk. Kour.	ß.
Januar	8978½	3722	—	9987½	3875	1	9437	4729	3
Februar	8524½	3562	4	8213½	3219	11	8825½	4426	13
März	10437½	4356	9	10937	4250	2	11567	5814	6
April	15130	8602	15	13877½	5524	15	14566½	7223	14
Mai	23103	14180	2	19889½	10216	—	17823	8997	11
Juni	17722½	10324	13	19736½	9935	14	25859	12949	2
Juli	20876½	11807	9	25150	11856	10	23471½	11456	3
August	15798	8881	5	25563½	11714	6	26214½	11399	13
September	29609½	12351	—	22158	10043	12	20497½	10054	5
Oktober	19862	6913	4	15057	6265	12	14262½	7008	12
November	10845	4137	8	10697	5345	14			
Dezember	12549½	4721	14	11177	5584	9			
Zusammen	193436½	93561	3	192444	87832	10			

Nach Maaßgabe der Wagenklassen und Personen vertheilte sich die Frequenz und Einnahme im Jahre 1844 wie folgt:

	Zahl der Passagiere.				Einnahme für Passagiere.							
	Koupé.	1. Klasse.	2. Klasse.	Zusammen.	Koupé.		1. Klasse.		2. Klasse.		Zusammen	
					Mrk.	ß.	Mrk.	ß.	Mrk.	ß.	Mrk.	ß.
Sonn- und Festtags . . .	426	4004½	28519½	32950	408	2	3103	6	14350	3	17861	11
Wochentags . .	288	5687	58265½	64240½	227	—	3888	9	25130	13	29246	6
Von Hamburg	714	9691½	86785	97190½	635	2	6991	15	39481	—	47108	1
Sonn- und Festtags . . .	374	3547	28534	32455	344	14	2748	14	14805	8	17899	4
Wochentags . .	243½	5430	53841	59514½	188	14	3647	7	22779	8	26615	13
Von Bergedorf	617½	8977	82375	91969½	533	12	6396	5	37585	—	44515	1
Sonn- und Festtags . . .	—	18	892½	910½	—	—	11	8	459	7	470	15
Wochentags . .	—	52	3314	3366	—	—	35	10	1431	8	1467	2
Von den Zwischen-Stationen	—	70	4206½	4276½	—	—	47	2	1890	15	1938	1
Total	1331½	18738½	173366½	193436½	1168	14	13435	6	78956	15	93561	3

Im Jahre 1845:

	Koupé.	1. Klasse.	2. Klasse.	Zusammen.	Koupé. Mrk.	ß.	1. Klasse. Mrk.	ß.	2. Klasse. Mrk.	ß.	Zusammen Mrk.	ß.
Von Hamburg .	288	7560	87055½	94903½	249	2	5192	6	38311	8	43753	—
Von Bergedorf .	271½	7366½	84018½	91656½	237	4	5050	3	36508	11	41796	2
Von den Zwischen-Stationen	—	130	5754	5884	—	—	66	5	2217	3	2283	8
Total	559½	15056½	176828	192444	486	6	10308	14	77037	6	87832	10

Die ziemlich allgemeine Erfahrung, daß die Vergnügungsfahrten auf Eisenbahnen von Jahr zu Jahr abzunehmen pflegen, hat sich auch bei dieser Bahn bestätigt, und da dieselbe unter den jetzt noch bestehenden Verhältnissen hauptsächlich auf dieselben hingewiesen ist, so ist daraus in den Jahren 1844 und 1845 abermals eine Verminderung der Personen-Einnahme gegen die-

jenige des Jahres 1843 hervorgegangen. Der Verkehr auf den Zwischen-Stationen hat dagegen um etwas zugenommen. Es stiegen nämlich auf denselben im Jahre 1844 ein: 4277, im Jahre 1845: 5884 Passagiere, und zahlten an Passagiergeld 1844: 1938 Mrk. Cour. 1 ß., 1845: 2283 Mrk. Cour. 8 ß.

m. Güter-Frequenz.
(Seite 1815.)

Für beförderte Fracht, Vieh u. s. w. wurde eingenommen:

Monat.	1844.		1845.		1846.	
	Mrk. Kour.	ß.	Mrk. Kour.	ß.	Mrk. Kour.	ß.
Januar	692	7	1152	10	1024	3
Februar	810	13	1094	2	710	8
März	955	6	1791	15	536	6
April	516	8	1045	9	658	15
Mai	403	10	789	14	594	11
Juni	403	8	638	14	547	8
Juli	406	5	496	8	579	4
August	404	9	677	15	618	6
September	523	8	596	7	774	8
Oktober	998	12	1081	14	986	14
November	1128	4	946	10		
Dezember	1232	12	922	15		
Zusammen	8476	6	11235	5		

Von der Einnahme im Jahre 1844 kamen ein:

auf der Station Hamburg . .	2000 Mrk. Kour.	14 ß.
„ „ „ Bergedorf . .	6475 „ „	8 „
Zusammen	8476 Mrk. Kour.	6 ß.

Im Jahre 1845:

auf der Station Hamburg . .	2223 Mrk. Kour.	13 ß.
„ „ „ Bergedorf . .	9011 „ „	8 „
Zusammen	11235 Mrk. Kour.	5 ß.

Obwohl die Einnahme aus dem Frachtverkehr im Jahre 1845 gegen 1843 und 1844 etwas zugenommen hat, so wird dieselbe doch immer so lange unbedeutend bleiben, bis die Vollendung der Berlin-Hamburger Bahn ihren Einfluß äußert. Sehr viel trug zu der Mehreinnahme im Jahre 1845 die durch den strengen Winter in den ersten Monaten gehemmte Schifffahrt bei.

B. Eisenbahnen in den Herzogthümern Schleswig-Holstein.

1. Altona-Kieler Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Wie wir Seite 1829 gesehen haben, so wurde die Bahn am 19. September 1844 dem Verkehre eröffnet, obwohl die Bahnhofs-Anlagen und mehrere andere Bauten nicht vollendet waren. Die Direktion hoffte damals die Herstellung derselben durch das vorhandene Aktienkapital bewirken zu können, täuschte sich jedoch in dieser Hinsicht sehr, indem nach Ausgabe der Stammaktien bis zur statutenmäßigen Anzahl von 18500, durch unvorhergesehene, unter „Anlagekapital" näher zu detaillirende Ausgaben, noch ein bedeutender Bedarf sich herausstellte.

Zur Deckung desselben wurde in der am 29. Mai 1845 zu Altona gehaltenen General-Versammlung von der Direktion die Ausgabe von 2000 Aktien in der Weise vorgeschlagen, daß sie nach dem jedesmaligen Bedarf bestmöglichst verkauft werden sollten. Da aber die zu einem solchen Beschlusse statutenmäßig erforderliche Anzahl Aktien nicht vertreten war, so mußte zu diesem Behuf eine neue General-Versammlung auf den 10. Juli 1845 in Altona anberaumt werden, in welcher der desfallsige Antrag der Direktion nach einigen Debatten durch Stimmenmehrheit genehmigt wurde.

Wenn nun auch unsere, Seite 1829 ausgesprochene Ansicht, daß das Baukapital der Gesellschaft nur niedrig bleiben werde, sich nicht bestätigt hat und dadurch die Aussichten zur Rentabilität sich vermindert haben, so kann doch auch wiederum nicht in Abrede gestellt werden, daß bei den günstigen Verkehrs-Verhältnissen auf der Bahn ein guter Ertrag derselben nicht in Abrede gestellt werden kann.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.
(Seite 1832.)

Der Rechnungs-Abschluß der Einnahme und Ausgabe vom 14. November bis 31. Dezember 1845 gestaltete sich wie folgt.

Einnahme.	Mrk. Kour.	ß.	pf.	Mrk. Kour.	ß.	pf.
Aktien-Kapital: 20500 Aktien	—	—	—	7,687500	—	—
Gewinn auf für Rechnung der Gesellschaft verkaufte 2571 Aktien	169467	6	6			
auf 10 Proz., Aktien-Aufschlag für verspätete Einzahlungen	1231	14	—			
				170699	4	6
Anleihen von C. H. Donner 300000 Mrk. Bko.	375000	—	—			
von der Rendsburg-Neumünster Eisenbahn-Gesellschaft	108750	—	—			
von W. S. Warburg 46806 Mrk. Bko. . . .	58507	8	—			
				542257	8	—

Einnahme.	Mrk. Kour.	ß.	pf.	Mrk. Kour.	ß.	pf.
Aktien-Zinsen für am 31. Dezember 1845 noch nicht abgeforderte Zinsen von 142 Aktien	—	—	—	1065	—	—
Packmeister-Gagen-Einbehalt	—	—	—	341	—	—
Assekuranz-Konto für rückständige Prämien	—	—	—	884	10	6
Rendsburg-Neumünster Eisenbahn-Gesellschaft	—	—	—	5983	—	6
Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft	—	—	—	9928	1	—
Laufende Rechnungen und Tratten . . .	—	—	—	16992	11	—
Diesjähriger Ueberschuß der Betriebs-Rechnung	—	—	—	320630	—	6
Summe	—	—	—	8,756281	4	—
Ausgabe.						
Die Bahn.						
Unter- und Oberbau, Brücken und Durchlässe	4,081244	12	3			
Wärterhäuser und Signalwesen . . .	91656	8	6			
				4,172901	4	9
Bahnhöfe.						
Altona, incl. Reparatur-Werkstatt . . .	416236	5	6			
= Quai, geneigte Ebene	248748	6	—			
Pinneberg	55137	14	—			
Tornesch	41813	12	6			
Elmshorn	92965	9	—			
Horst	22086	3	6			
Wrist	63428	13	—			
Neumünster	79251	10	6			
Bordesholm	20399	1	—			
Kiel	496584	15	9			
Schlitten und Drehscheiben	13860	—	—			
				1,550512	10	9
Expropriation	—	—	—	999946	—	9
Reparatur-Werkstätten.						
Gebäude	60000	—	—			
Einrichtung, Maschinen und Geräthe . .	53604	1	6			
Bestände an Reservestücken und rohen Materialien	68186	6	—			
				181790	7	6
Transportmittel.						
Lokomotive und Tender	400311	2	—			
Personen- und Güterwagen	498358	15	3			
				898670	1	3
Inventarium	—	—	—	55626	15	6
Bestände.						
Coaks-Vorräthe	40095	4	—			
Baumaterialien	25071	6	—			
Betriebsmaterial	13165	5	—			
Bekleidungs-Gegenstände	9466	4	—			
Feldstein-Vorräthe	1755	—	—			
				89553	3	—

Ausgabe.	Mrk. Kour.	ß.	pf.	Mrk. Kour.	ß.	pf.
Vorschüsse an die Société Cockerill in Seraing auf zu liefernde Lokomotive 52000 Frk. .	34856	6	6			
an Schweffel und Howaldt in Kiel auf zu liefernde Güterwagen . . .	17455	12	—			
Zollvorschüsse, die refundirt werden . .	5996	10	—			
				58308	12	6
Zinsen für Anleihen, welche durch einzunehmende Dividenden vollständig erstattet werden .	—	—	—	9354	6	—
Reservefonds. Derselbe ist belastet für ausgeführte Neubauten	—	—	—	3209	3	—
Kassenbestand, baar und in Effekten	—	—	—	736408	3	—
Summe	—	—	—	8,756281	4	—

		Mrk. Kr.	ß.
Bis zum 31. Mai 1846 waren für den Bau bezahlt .		8,061337	—
Erforderlich waren dagegen noch folgende Summen:			
für den Bahnhof Altona	22439 Mk. K.		
= die geneigte Ebene	27933 = =		
= den Bahnhof Kiel	22888 = =		
= Expropriationen	50000 = =		
= vermehrte Transportmittel . .	48586 = =		
Insgemein	8208 = =		
		180054	—
Zusammen		8,241391	—
Das Kapital der Gesellschaft besteht dagegen in			
20500 Aktien	7,687500 Mk. K. — ß.		
Aktien-Avance	225625 = = 10½ =		
10 Proz. Aktienaufschlag .	1231 = = 14 =		
		7,914357	8½
woraus sich eine Mehrausgabe von		327033	7½

ergiebt.

Diese Mehrausgabe hofft die Direktion später ohne eine Vermehrung des Gesellschaftskapitals dadurch aufzubringen, daß sie bei ferneren Betriebs-Uebernahme-Verträgen den verschiedenen Gesellschaften, die kontrahiren wollen, die Bedingung stellen will: zur Anschaffung der Transportmittel einen entsprechenden Einschuß, einstweilen zu 25000 Mrk. Kour. per Meile angenommen, zu leisten, welcher in der Berechnung mit den Bahnen verzinst wird.

Ueberschreitungen des Kostenanschlages wurden herbeigeführt: durch die Expropriation längs der Bahnlinie, namentlich aber in Kiel und Altona; durch die Anlage der geneigten Ebene in Altona, wegen unvorhergesehener Terrainschwierigkeiten; durch gar nicht in Anschlag gebrachte Anlegung von Zoll-Revisionslokalen und Wohnungen der Zollbeamten auf den Bahnhöfen; durch den nachträglichen Bau besonderer Wohnhäuser für die Bahnwärter, indem es schwierig war, an mehreren Stellen längs der Bahn Wohnungen

in der Nähe ihrer Stationen zu finden; und hauptsächlich durch Vermehrung der Zugkraft und Transportmittel, so wie Ausdehnung der Betriebs-Einrichtungen. Zu letzteren bedeutenden Ausgaben trug außer dem eigenen, alle Erwartungen übertreffenden Bahnverkehr, die Uebernahme des Betriebes auf zwei Zweigbahnen, der Glückstadt-Elmshorner und Rendsburg-Neumünsterer, bei.

Aus Allem leuchtet ein, daß die Ueberschreitung des Kostenanschlages größtentheils nur durch die Ausdehnung des Geschäftsbereiches entstanden ist, welche aber auch wiederum eine vermehrte Einnahme nicht blos in Aussicht stellt, sondern mit Sicherheit verspricht.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.
(Seite 1837.)

In Betreff der Einrichtung der geneigten Ebene in Altona, zur Verbindung des Bahnhofes mit der Elbe, hat die Direktion nunmehr, nachdem die Meinung verschiedener Sachverständigen eingeholt ist, dem Ausschusse einen Plan vorgelegt, diese Ebene mittelst eines Seiles zu befahren. Nach diesem, von der Direktion empfohlenen Plane, soll mit der geneigten Ebene eine Wasserkunst verbunden werden, um die Stadt Altona mit Elbwasser zu versorgen, wenn sich, wie zu hoffen steht, eine Gesellschaft bildet, die gemeinschaftlich mit der Eisenbahn-Gesellschaft das vergrößerte Werk anlegt und betreibt. Hierdurch würden für die Letztere nicht unerhebliche Vortheile erlangt, und namentlich der, daß man für die Lokomotive ein besseres Speisewasser erhielte. Da aber eines Theils das Zustandekommen einer solchen Gesellschaft, andern Theils aber auch die Anlegung einer stehenden Dampf-Maschine, die lediglich zum Betriebe der geneigten Ebene ausreicht, jedenfalls noch längere Zeit erfordern wird, so hat die Direktion, um die geneigte Ebene und den Elbquai nutzbringend zu machen, vorerst einen Pferdegöpel eingerichtet, und werden die beladenen Güterwagen mittelst desselben hinabgelassen und auch heraufgezogen. Das Letztere nimmt freilich eine Zeit von 25 Minuten in Anspruch, wird aber in 5 Minuten beschafft werden können, wenn erst eine stehende Dampfmaschine angelegt sein wird; dann bekommt der Elbquai erst seine rechte Bedeutung. Dieser ist ein 1000 Fuß langer Weg und Landungsplatz, mit einer Mauer von Quadersteinen an einer Stelle des Elbufers, wo früher nur eine schräg ablaufende, sandige Strandfläche war. An der Mauer entlang ist das Wasser vertieft und vor derselben ein ordentlicher Hafen, eine Verlängerung des früheren, angelegt worden, so daß die nicht gar zu großen Schiffe sich an die Mauer selbst anlegen, ihre Waaren durch eiserne englische Krahne ausheben und in die auf Schienen stehenden Eisenbahnwagen laden lassen, wo sie dann die geneigte Ebene hinauf auf dem Bahnhofe anlangen. Zwei Drittheile dieses Quai's gehören der Eisenbahn, das andere Drittheil der Stadt. Die ganze Anlage ist eine sehr kostspielige, wird aber von sehr bedeutendem Nutzen für Bahn und Stadt werden; letzterer dient sie zu einer großen Zierde.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebsmittel.
(Seite 1839.)

Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsrathes, so wie die Namen der Oberbeamten sind folgende:

A. Direktion.

J. C. Semper, Ritter vom Dannebrog, in Altona, vorsitzender Direktor.

Ed. Dietz, R. v. D., in Altona, ausführender Direktor.

Ober-Gerichts-Advokat F. O. T. Lübbes in Altona, Protokollführer.

Th. H. Olshausen in Kiel.

G. Wall in Altona.

B. Ausschuß.

T. Reincke, in Altona
Ober-Gerichts-Advokat Stoppel, desgl.
B. G. Fischer, desgl.
Kammerrath Behre, desgl.
M. C. Sommer, desgl.
P. de Voß, desgl.
Baron von Dirckinck-Holmfeld, in Pinneberg.
J. Scharmer, in Horst.
Senator Eilers, in Kiel.
Ober- und Landgerichts-Advokat Rathlev, in Kiel.
W. Hirschfeldt, auf Groß-Nordsee.
W. G. Meier, auf Klein-Königsförde.
Kämmerier von Qualen, in Altona.
Agent Lange, desgl.
O. G. C. Degetau, desgl.
Konsul J. J. Donner, desgl.
H. Zeise, desgl.
C. N. Heyer, desgl.
Kanzelei-Sekretär von Gusmann, in Glückstadt.
A. G. Bleeker, in Ueteršen.
Posthalter Hastedt, in Pinneberg.
Professor Ravit, in Kiel.
Syndikus Christensen, desgl.
Ober- und Landgerichts-Advokat Forchhammer, desgl.
H. Radbruch, desgl.

Oberbeamte.

J. W. Wiechers, Konsul, Hauptkassier.
C. Ursinus, Buchhalter.
E. Dietz, Geschäftsführer.
A. B. Tonquist, Güter-Procureur in Hamburg.

Oesau, Bahn-Ingenieur; (zugleich Bahn-Ingenieur für die Glückstadt-Elmshorner und Rendsburg-Neumünster Bahn.)
Nollau, Maschinenmeister.

Außerdem sind die ersten Betriebsbeamten auf den verschiedenen Stationen folgende:

A. Schultze, Bahnhofsverwalter zu Altona.
Maafs, " " Pinneberg.
Keil, " " Tornesch.
Carstens, " " Elmshorn.
Detlevsen, " " Horst.
Schorkopf, " " Wrist.
Glove, " " Neumünster.
Strüven, " " Bordesholm.

Der Etat des Betriebs-Personals pro 1846 ist, wie folgt, festgesetzt.

Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft mit einem Gehalte von . . . . 13187 Mrk. K. 8 ß.

I. Haupt-Verwaltung

für alle Holsteinischen Eisenbahnen mit einem Gehalte von . . . . 15440 " " — "

Betriebs-Kontroleur	2400	Mrk. K.
Haupt-Kassirer	2400	" "
Buchhalter	2400	" "
Geschäftsführer in Kiel . . .	1500	" "
Zwei Expedienten	1920	" "
Ein Revisor	800	" "
Drei Kopisten	1480	" "
Ein Zahlmeister (M. K. 1000 Altona-Kiel, 150 Glückstadt-Elmshorn, 250 Rendsburg-Neumünster)	1400	" "
Ein Billetstempler	672	" "
Ein Bureaudiener	468	" "
13 Mann.		

II. Betriebs-Personal für die Altona-Kieler Eisenbahn.

1. Allgemeines Betriebs-Personal mit einem Gehalte von . . . . 59020 " " — "

1	Bahnhofs-Verwalter und Gepäck-Expediteur in Altona	1080	Mrk. K.
1	Bahnhofs-Verwalter	1200	" "
1	" "	900	" "
2	" "	2640	" "

3	Bahnhofs-Verwalter	2412 Mrk. K.	
10	Gehülfen derselben	4452 = =	
1	Güter-Procureur	1000 = =	
2	Güter-Expediteure	2128 = =	
2	Gehülfen derselben	1280 = =	
2	Kopisten	1200 = =	
2	Billeteure	2328 = =	
1	Gepäck-Expediteur in Kiel	1000 = =	
4	Bodenmeister	2388 = =	
6	Schirrmeister	2768 = =	
1	Briefbote	420 = =	
2	Portiers	840 = =	
27	Weichenwärter	10020 = =	
33	Packer und Kofferträger	14244 = =	
15	Wagenputzer, Schmierer, Pferdeknechte, Krahndiener und Coaks-Ausgeber	5640 = =	
3	Nachtwächter	1080 = =	
119	Mann.		

2. Maschinen-Personal mit einem Gehalte von . . . . . . 19480 Mrk. K. — ß.

1	Maschinenmeister	2300 Mrk. K.	
1	Vormann	1500 = =	
1	Aufseher für die Wagen-Reparatur	1008 = =	
2	Buchhalter u. Material-Ausgeber	1440 = =	
4	Lokomotivführer	4400 = =	
3	=	3000 = =	
3	Lehrlinge	1620 = =	
6	Feuerleute	2808 = =	
3	Nachtwächter, und Schürer in den Maschinenhäusern zu Altona, Kiel und Neumünster	1404 = =	
24	Mann.		

3. Wagen-Personal mit einem Gehalte von 13260 = = — =

2	Oberschaffner	2160 Mrk. K.	
3	Packmeister I. Klasse	1908 = =	
2	= II. =	1344 = =	
6	Schaffner I. Klasse	3168 = =	
10	= II. =	4680 = =	
23	Mann.		

4. Personal für die Unterhaltung der Bahn und Gebäude, mit einem Gehalte von . 57674 = = — =

1	Bahn-Ingenieur, zugleich Bahn-Ingenieur für die Glückstadt-Elmshorner und Rendsburg-Neumünster Bahn	2700 Mrk. K.	

1	Assistent	1200	Mrk. K.
1	Expedient auf dem Bureau . .	468	= =
10	Ober-Bahnwärter, à 540 M. K.	5400	= =
121	Bahnwärter, à 300 Mrk. Kour. .	36300	= =
24	Beiwärter, à 300 Mrk. Kour. .	7200	= =
	Ersatz für die freien Tage der Bahnwärter, wegen der frühen und späten Fahrten	4406	= =
158 Mann.			

Personal-Etat Altona-Kiel:

337 Mann mit einem Gehalte von . . . . . 178061 Mrk. K. 8 ß.

Der Bahnverkehr wurde schon im Frühlinge des Jahres 1845 bedeutend lebhaft, obgleich die unmittelbare Verbindung mit der Elbe und Ostsee noch nicht vollständig hergestellt war. Dieser Umstand und die Uebernahme des Betriebes auf zwei Zweigbahnen, der Glückstadt-Elmshorner und der Rendsburg-Neumünster, veranlaßte die Direktion einige Mal, die Zustimmung des Ausschusses der Gesellschaft nachzusuchen, die Betriebsmittel ansehnlich vermehren zu dürfen. Im Herbste des J. 1845 stieg aber der Produkten-Transport so außerordentlich, daß es nothwendig wurde, um zum Frühlinge nicht mit Güterwagen in Verlegenheit zu kommen, noch schleunigst 60 Stück vierrädrige offene Wagen zu bestellen, namentlich da auch der Transport der Ochsen bedeutend zunahm.

Von den im Frühjahre 1845 bestellten 8 Lokomotiven und 4 Tendern wurden bereits bis Mitte des Jahres 1846: 4 Lokomotive von R. und W. Hawthorn in Newcastle geliefert, so wie auch die 4 Tender von Schweffel und Howald in Kiel, dagegen waren die bei J. Kockerill in Seraing bestellten 4 Lokomotive noch nicht angekommen. Um die Vermehrung der Betriebsmittel gegen den Anschlag zu zeigen, stellen wir im Nachstehenden die früher veranschlagten und Mitte des Jahres 1846 fertigen und bestellten zusammen.

	Früher veranschlagte Betriebsmittel.	Mitte des Jahres 1846 fertige und bestellte.
Lokomotive	10	18
Tender	8	14
Personenwagen (sechsrädrig)	35	44
Post- und Gepäckwagen (sechsrädrig) . . .	4	4
Kleine verdeckte Packwagen	2	4
Packwagen (achträdrig)	12	20
Güterwagen, offene (sechsrädrig)	35	58
Güterwagen, offene (vierrädrig)	20	78

Demnach hat die Zahl der Lokomotive und Wagen sich gegen die ersten Anschläge fast verdoppelt.

h. Betriebs-Einnahmen, Betriebskosten.
(Seite 1852.)

Die Betriebs-Einnahmen und Ausgaben vom 19. September 1844 bis ult. Dezember 1844 stellten sich wie folgt.

Einnahme.	Mrk. Kour.	ß.	pf.	Mrk. Kour.	ß.	pf.
Personenfahrt	—	—	—	114463	9	6
Güter-Transport-Brutto-Einnahme	53143	3	—			
Davon ab: Fuhrlohn für Holen und Bringen der Güter . . . . . 5397 Mrk. K. 7 ß.						
Feuerversicherung der Waaren 763 „ „ 2 „						
Rückzahlungen, Vergütungen für Beschädigungen . . 204 „ „ 5 „						
	6364	14	—	46778	5	—
Gewinn auf die übernommene Expedition der Güter des Dampfschiffes „Paris" von Glückstadt nach Hamburg	—	—	—	461	1	—
Summe der Einnahmen	—	—	—	161702	15	6
Ausgabe.						
Haupt-Verwaltung.						
Honorar und Gehalte	9410	—	—			
Insertionskosten	100	—	—			
				9510	—	—
Bahn-Unterhaltung.						
Gehalte und Löhne der Ingenieure, Ober-Bahnwärter und Bahnwärter	21162	1	—			
Fahrgeleise	13442	2	6			
Bahnwärterhäuser, Signalwesen, Barrièren, Einfriedigungen	623	6	—			
Böschungen und Pflanzungen	248	7	6			
Wege-Uebergänge und Appareillen	48	6	—			
Ausweichungen	8	15	—			
Wege und Wasserläufe außerhalb der Bahn	440	6	—			
Schnee-Auswerfen	43	2	—			
Heizung der Wachthäuser	368	—	—			
Brücken und Durchlässe	17	2	—			
				36397	—	—
Betriebskosten.						
Gehalte und Löhne	32046	8	—			
Expeditionsbedarf, Druckkosten	12142	9	6			
Utensilien-Unterhaltung	9774	9	3			
Wagenschmiere	2333	14	6			
Kleine Ausgaben auf den Bahnhöfen	150	13	—			
Meilengeld	422	13	6			
Beleuchtung	5560	—	—			
Heizung	963	14	—			
Entschädigung an Adjacenten	30	—	—			
				63425	1	9

Ausgabe.	Mrk. Kour.	ß.	pf.	Mrk. Kour.	ß.	pf.
Zugkraft.						
Gehalte und Löhne	5614	3	—			
Meilengelder	739	—	—			
Oel, Schmiere, Putzen und Putz-Material . . .	3660	14	—			
Zisternenheizung und Versorgung der Lokomotive mit Wasser	1915	6	—			
Reparatur der Lokomotive und Tender .	4634	2	—			
Insgemein:						
Coaksträgerlohn, Feuerversicherung ꝛc. .	2349	12	—			
Lokomotivheizung, incl. während der Zeit der Probezüge	30283	13	6			
				49197	2	6
Wagen-Reparatur und Veränderungen	—	—	—	2583	6	—
Unterhaltung der Bahnhöfe	—	—	—	864	5	—
Summe der Ausgaben .	—	—	—	161976	15	3
Summe der Einnahmen	—	—	—	161702	15	6
Also Unterbilanz . . .	—	—	—	273	15	9

Dieses ungünstige Resultat ergab sich namentlich dadurch, daß vom Monat März an die Betriebs-Ausgaben, die Betriebs-Einnahmen dagegen erst seit dem 19. September gebucht waren. Erstere wurden aber dadurch bedeutend, daß die Lokomotivführer schon seit März und April, die Schaffner und Bahnwärter seit Juli und August gagirt werden mußten. Außerdem veranlaßten die Probefahrten auf der Bahn, durch den Verbrauch an Coaks und anderen Betriebs-Materialien, nicht unbedeutende Ausgaben. Endlich mußten zur ersten Einrichtung des Betriebes so mancherlei Nebenverwendungen bewilligt werden, die später wegfallen.

In Bezug auf die einzelnen Ausgaben bemerken wir Folgendes:

Die Unterhaltung der Bahn wurde namentlich dadurch gesteigert, daß in den ersten Betriebsmonaten bei dem häufigen Regenwetter an vielen Stellen die Dämme nicht unbedeutend sanken, und auch in den, zum Theil quelligen, lehmigen Einschnitten es Mühe kostete, die Bahn in einer unverrückbaren Lage zu erhalten. Namentlich war auch dies an den Stellen der Fall, wo die Bahn durch tief liegendes, nicht zu entwässerndes Moor führt, wogegen die Bahn auf den Strecken, wo sie auf entwässertem Moore liegt, im Esinger und Glindesmoorer Moore, gut und fest blieb. Für diese Arbeiten wurden verausgabt in den Monaten Juli bis Ende Oktober an Arbeitslohn: 7700 Mrk., im November: 3910 Mrk., dagegen im Dezember nur 340 Mrk.

Die Unterhaltung der Bahn für die ganze Zeit, vom Beginn der Fahrten im Juli bis Ende Dezember 1845, hat gekostet:

An Gehalten und Löhnen . . . . 21162 Mrk. K.
An Arbeitslohn zur Unterhaltung der Geleise . . . . 11967 " "

und an Material, Utensilien u. s. w. zur Unterhaltung der Geleise, der Brücken und Durchlässe, der Uebergänge, der Barrièren, der Böschungen, der Wege und Wasserläufe, der Bahnwärterhäuser und der Signalstangen, Heizung der Wachthütten und sonstigen kleinen Ausgaben, zusammen . . 3268 Mrk. K.

oder im Ganzen 36397 Mrk. K.

Die Gehalte und Löhne sind sehr hoch, wegen der unverhältnißmäßig großen Anzahl Bahnwärter; sie sollten nach dem früher aufgestellten Betriebskostenanschlage für eine Zeit von 5 Monaten nur etwa 14800 Mrk. betragen. Die übrigen verausgabten Kosten waren 15235 Mrk. Der Voranschlag ergiebt für eine Zeit von 5 Monaten den Betrag von 19600 Mrk., es ist also gegen diesen Posten gespart worden, wobei jedoch zu bemerken ist, daß noch keine Auswechselung des Materials Statt gefunden hat, die in jenem Anschlage von 19600 Mrk. mit enthalten ist, man kann also keine Ersparniß gegen den früheren Anschlag unbedingt annehmen, jedoch sind auch wieder manche Arbeiten, namentlich an den Böschungen vorgekommen, die später wegfallen, und kann man im Ganzen mit den Kosten der Bahnunterhaltung zufrieden sein.

Die Brennmaterial-Konsumtion der Lokomotive war bei Weitem nicht so gering, als die von den Fabrikanten in dieser Beziehung geleisteten Versprechen erwarten ließen. Jedoch kann man diesen Umstand viel weniger den Fabrikanten als anderen Zufälligkeiten zur Last legen, namentlich waren alle Maschinen und Wagen neu, sehr häufig liefen die Achsen der Wagen heiß, wodurch die Züge ganz ungemein erschwert wurden; auch war der Umstand auf die Brennmaterial-Konsumtion von bedeutendem Einflusse, daß die Führer im Anfange die Maschinen noch nicht genau kannten und sie nicht durch ihr eigenes Interesse angereizt wurden, den Verbrauch an Brennmaterial möglichst zu vermindern.

Seit Anfang Februar 1845 wurde eine Coaks-Prämie eingeführt und dadurch hofft man eine bedeutende Ersparniß zu erzielen. Indessen ist zu bemerken, daß schon im Monat Januar der Verbrauch bedeutend geringer war als in den früheren Monaten.

Endlich wird die Konsumtion von Brennmaterial nicht unbedeutend vermehrt wegen der stärkeren Steigungen, indem vor der Abfahrt von Kiel der Dampf bei sehr vollem Kessel stets hoch gespannt sein muß und bei der Ankunft in Altona ebenfalls und häufig noch nach der Ankunft Extratouren gemacht werden müssen, um den Kessel wieder mit Wasser zu versehen.

Die Kosten der Lokomotive-Reparaturen sind in nachstehender Tabelle aufgeführt, so wie die von ihnen zurückgelegten Meilen.

Namen der Lokomotive.	Verfertiger der Lokomotive.	Zurückgelegte Meilen.	Reparaturkosten. Mrk. Kour.	ß.
Altona	R. und W. Hawthorn . . .	722	2230	4
Kiel	desgl.	1306	885	8
Glückstadt	desgl.	2078	130	1
Hamburg	desgl.	1342	196	11
Holstein	desgl.	612	220	9
Germania	Thompson, Kitson u. Hewitson.	1516	301	1
Dania	desgl.	1277	245	2
Baltic	desgl.	1494	187	12
Schleswig	desgl.	489	136	11
Die 8 Tender . . .	—	—	100	7
Zusammen	—	10836	4634	2

Die bedeutenden Reparaturkosten der Maschinen „Altona" und „Kiel" entstanden bei der ersteren dadurch, daß die Siederöhren, welche von nicht gutem Materiale geliefert waren, ausgewechselt werden mußten, und bei der letzteren hauptsächlich dadurch, daß die Maschine am 2. Oktober gegen die auf der Bahn stehenden Steinwagen anstieß, wodurch Bufferbrett und Rahmen stark beschädigt wurden. Die Maschinen legten 10836 Meilen im Ganzen zurück, und zwar: vor Eröffnung der Bahn am 18. September 1322 Meilen, und seit dieser Zeit 9514. Die Coaks-Konsumtion war für die ersteren im Ganzen 254272 Pfd., oder 191,58 Pfd. pro Meile, für die letzteren: 1,387680 Pfd., oder 145,86 Pfd. pro Meile.

Die Reparaturen kosteten im Durchschnitt pro Meile 6,84 ß.

Die **Wagen** legten seit Eröffnung der Bahn, vom 18. September bis ult. Dezember 1844, zurück:

die Personenwagen 25210 Meilen,
" Güterwagen . 26375 "
Zusammen 51585 Meilen.

Die **Reparaturkosten der Wagen** haben in dieser Zeit betragen: 2583 Mrk. Kour. 6 ß., oder pro Meile: 0,801 ß.

Die Gesammt-Einnahmen und Ausgaben in dem **Betriebsjahre 1845**, vom 1. Januar bis 31. Dezember 1845, stellten sich wie folgt.

	Einnahme.	Mrk. Kour.	ß.	pf.	Mrk. Kour.	ß.	pf.
I.	Personenfahrt	—	—	—	423546	10	—
II.	Güter-Transport	311683	2	—			
	Davon ab: Fracht-Vergütungen für Güter nach Rußland	584	5	—			
					311098	13	—
III.	Pacht-Ertrag	—	—	—	7569	1	6
IV.	Garantie-Prämien-Konto	—	—	—	2064	15	—
V.	Verzinsung der Reparatur-Werkstatt, Maschinen und Werkzeuge	6922	12	—			
	der Lokomotive und Tender	15904	15	—			
	der Wagen und Betriebs-Utensilien . .	24464	14	—			
					47292	9	—

Einnahme.	Mrk. Kour.	ß.	pf.	Mrk. Kour.	ß.	pf.
VI. Einnahme für den Betrieb						
der Rendsburg-Neumünster Zweigbahn	12907	2	—			
der Glückstadt-Elmshorner Zweigbahn	11673	2	—			
				24580	4	—
Summe	—	—	—	816152	4	6
Ausgabe.						
I. Haupt-Verwaltung.						
Honorare und Gehalte	30526	3	6			
Insertionskosten	3764	1	—			
Reise-Spesen	5211	6	—			
Druckkosten	641	3	6			
Porto	440	3	6			
Bureaubedarf, Miethe ꝛc.	2567	12	6			
Gerichts- und Advokaturkosten	1383	2	—			
Kourtage	1576	6	—			
Provision an auswärtige Häuser	407	5	—			
				46518	—	9
II. Bahn-Unterhaltung.						
Gehalte und Löhne der Ingenieure, Ober-Bahnwärter und Bahnwärter	60539	15	—			
Fahrgeleise	13979	2	—			
Böschungen, Gräben, Pflanzungen	28	4	—			
Wege-Uebergänge, Appareillen, Trottoirs	501	11	—			
Drehscheiben und Ausweichen	232	2	—			
Wege, Brücken und Gräben außerhalb der Bahn	5759	4	—			
Schnee-Auswerfen	405	11	6			
Heizung der Wachthütten	777	—	—			
Brücken und Durchlässe	2187	8	—			
Gebäude auf den Bahnhöfen u. der Bahn	6200	9	—			
Utensilien-Unterhaltung	138	13	—			
Entschädigung an Adjacenten	7	8	—			
Insgemein	232	2	—			
				90989	9	6
III. Zugkraft.						
Gehalte und Löhne	16074	11	—			
Meilengelder	3048	11	—			
Oel, Putz-Material, Putzerlöhne	9427	12	—			
Cisternen, Heizung und Wasserpumpen	4646	14	—			
Reparatur der Lokomotive und Tender	20444	6	—			
Unterhaltung der Utensilien	81	8	—			
Heizung der Lokomotive	78815	5	9			
Coaks-Prämie	1452	14	—			
Feuer-Versicherung	15	—	—			
Insgemein (einschließlich 15904 Mrk. Kour. 15 ß. Verzinsung der Lokomotive und Tender	17324	1	—			
				151331	2	9

Ausgabe.	Mrk. Kour.	ß.	pf.	Mrk. Kour.	ß.	pf.
IV. Betriebskosten.						
Gehalte und Löhne, nebst Bekleidungskosten	74266	9	—			
Expeditions-Bedarf, Druckkosten	6020	5	—			
Utensilien-Unterhaltung	5492	15	6			
Wagenschmiere, Putzzeug	2566	4	6			
Meilengeld	2929	4	—			
Beleuchtung	4378	9	6			
Beheizung	1998	9	—			
Entschädigung an Adjacenten	307	9	—			
Schaffnergebühren für entdeckte Defraudanten	55	—	—			
Fahrpersonal	15681	—	—			
Fuhrlöhne	30281	15	—			
Feuer-Versicherung	862	8	—			
Unvorhergesehene Fälle	983	3	—			
Insgemein (einschließlich 24464 Mrk. Kour. 14 ß. Verzinsung der Wagen und Betriebs-Utensilien	35336	6	9			
				181160	2	3
V. Wagen-Reparatur und Veränderungen	—	—	—	20974	1	6
VI. Steuern und Abgaben . . .	—	—	—	500	9	3
VII. Bahnhofs-Unterhaltung . .	—	—	—	4048	10	—
Summe der Ausgaben	—	—	—	495522	4	—
Die Einnahmen betrugen	—	—	—	816152	4	6
Mithin Ueberschuß	—	—	—	320630	—	6

Hiervon wurden 4 Proz. Dividende auf 20500 Aktien vertheilt, à 15 Mark mit . . . . 307500 Mrk. K.

Bleiben 13130 Mrk. K.

Es befanden sich am Schlusse des Jahres 1845 von den in der General-Versammlung vom 10. Juli 1845 genehmigten 2000 Aktien noch 1930 in den Händen der Direktion, wofür die Gesellschaft die Dividende genoß, welche zum Reservefonds bestimmt wurde mit . . . . 28950 = =

Derselbe beträgt demnach im Ganzen . . . . 42080 Mrk. K.

Dies zufriedenstellende Resultat des Betriebes wurde erreicht, obgleich die ersten Monate des Jahres 1845 die Betriebskosten nicht deckten, und ist daher mit Sicherheit anzunehmen, daß bei den fortwährend sich steigernden Einnahmen auch die obigen Resultate sich günstiger gestalten werden.

Anmerkung. Nach dem Vertrage mit der Rendsburg-Neumünster Gesellschaft hat dieselbe einen Theil der Lokomotive, Wagen und sonstigen Betriebsmittel mit 5 Proz. zu verzinsen. Die hiernach beizutragende Zinsenquote aber ist nur nach dem Jahresabschlusse zu berechnen. Die Abrechnung stellt sich daher am einfachsten, wenn 5 Prozent Zinsen von denjenigen Gegenständen, von denen die

Rendsburg-Neumünster Bahn einen Theil mit 5 Prozent zu verzinsen hat, ganz in der Ausgabe aufgeführt werden. Deßhalb sind in der Betriebsrechnung die als Ausgabe unter „Zugkraft" aufgeführten 15904 Mrk. K. 15 ß. (Verzinsung der Lokomotive und Tender); so wie die unter „Betriebskosten" aufgeführten 24464 Mrk. K. 14 ß. (Verzinsung der Wagen und Betriebs-Utensilien), und die für Verzinsung der Reparatur-Werkstatt, der Werkzeuge und Vorräthe, dem Konto „Reparatur-Werkstatt" zur Last geschriebenen 6922 Mrk. K. 12 ß. sub V. wieder als Einnahme aufgeführt worden.

Die Betriebs-Einnahmen vertheilten sich auf die einzelnen Monate des Jahres 1845 und die bis jetzt verflossenen des J. 1846, wie folgt.

Monat.	1845.		1846.	
	Mrk. Kour.	ß.	Mrk. Kour.	ß.
Januar	31558	9	51019	3
Februar	25327	13	44070	8½
März	31905	4	61567	12
April	56817	7	68314	3
Mai	71108	—	76911	9
Juni	65601	—	82735	7
Juli	78100	12	91103	3
August	77895	14	92364	—
September	76103	6½	91016	13
Oktober	81976	7	101074	4
November	72273	2		
Dezember	62130	½		
Außerdem nach dem Jahresberichte	13481	12½		
Zusammen	744279	7½		
Hierzu: Einnahme der Rendsburg-Neumünster Zweigbahn	28485	8½		
Einnahme der Glückstadt-Elmshorner Zweigbahn	22201	3		
Summe	794966	3		

	Mrk. K.	ß.
Die Kosten des Betriebes im Allgemeinen betrugen für Altona-Kiel sammt den beiden Zweigbahnen	495522	4
und noch besonders für Rendsburg-Neumünster die Bahn-Unterhaltung nebst den Gehalten und Löhnen, die in abgesonderter Rechnung aufgeführt werden	9595	6
Mithin zusammen	505117	10

Rechnet man hiervon ab die Verzinsung der Reparatur-Werkstätte der Lokomotive und Wagen mit 47292 Mk. K. 9 ß.

Ferner: den Fuhrlohn für Holen und Bringen der Güter . . . . 30281 = = 15 =

zusammen mit 77574 8

	Mrk. K.	ß.
so bleiben die Kosten des Betriebes für 41694 $\frac{1}{6}$ Lokomotivmeilen	427543	2

oder pro Meile 10,25 Mrk. Kour. (4,22 Thlr. Preuß. Kour.), oder 53,8 Proz. der Brutto-Einnahme.

Vertheilt man jene Kosten von 427543 Mrk. Kour. 2 ß. auf die Längenmeile der Bahn, so sind, da

12 Monate lang 14 Meilen, = 168 Meilen,
5 $\frac{1}{3}$ " " 2 $\frac{1}{4}$ " = 12 "
3 $\frac{2}{5}$ " " 4 $\frac{1}{2}$ " = 15 "

zusammen, während eines Monats 195 Meilen

befahren wurden, angenommen für das ganze Jahr = 16 $\frac{1}{4}$ Meilen betrieben. Also kostet der Betrieb pro Längenmeile 26310 Mrk. Kour. oder 10839 Thlr. Preuß. Kour.

Geht man nun auf die einzelnen Betriebs-Ausgaben ein, so ergeben sich folgende Resultate:

Die Ausgabe für die Haupt-Verwaltung, welche im J. 1845 46518 Mk. K. 6 ß. kostete, ist sehr bedeutend, jedoch sind die Einrichtungen so getroffen, daß auch diese in den folgenden Jahren wird vermindert werden können.

Die Bahn-Unterhaltung der Altona-Kieler Bahn für das Jahr 1845 und der Glückstadt-Elmshorner, für die Zeit vom 1. Juli bis Ende Dezember 1845, erforderte einen Kostenaufwand von zusammen 90989 Mrk. Kour. 9 ß. 6 pf. Hiervon kamen auf Altona-Kiel: 85434 Mrk. Kour. 14 ß. 6 pf., und auf Glückstadt-Elmshorn: 5554 Mrk. Kour. 11 ß.

Mithin kostete die Unterhaltung der Bahn pro Meile im Jahre nicht völlig 6000 Mrk. Kour. oder 2472 Thlr., einschließlich aller Bahnwärter-Löhne, Ingenieurgehalte u. s. w.

Die Lokomotive haben sich im Allgemeinen als sehr gut bewiesen. In der nachstehenden Tabelle sind die Leistungen derselben, so wie die dafür verwendeten Reparaturkosten speziell aufgeführt. — Die Tender bewähren sich in jeder Beziehung vortrefflich und namentlich die von Smith und Willey in Liverpool gelieferten Räder.

Namen der Maschine.	Zurückgelegte Meilen.	Reparaturkosten. Mrk. Kour.	ß.
Altona . . .	4522	1756	—
Glückstadt . .	3624 $\frac{1}{4}$	921	7
Hamburg . .	3791 $\frac{1}{2}$	1563	1
Holstein . .	4553	1590	1
Kiel . . .	4487 $\frac{1}{2}$	1248	11
Baltic . . .	2290 $\frac{1}{2}$	4396	1
Dania . . .	3380 $\frac{2}{3}$	2177	5
Elbe . . .	3229 $\frac{1}{4}$	643	14
Germania .	3716 $\frac{1}{3}$	1657	7
Schleswig .	4641 $\frac{1}{4}$	778	14
Elmshorn . .	1458	875	2
Neumünster .	1999 $\frac{1}{2}$	4 0	2
Tender . . .	—	2415	8
Summe	41694 $\frac{1}{6}$	20503	9

In diesen Reparaturen sind mitbegriffen, nicht nur sämmtliche Nebenkosten, sondern noch 5 Proz. Zinsen des Werthes der Werkstätte mit sämmtlichen Werkzeugen, Vorräthen und Doubletten, so wie auch verschiedene Aenderungen an den Lokomotiven, die theilweise durch das Polizei-Reglement verlangt werden.

Die Reparaturkosten betrugen im Durchschnitt pro Meile 7,87 ß., also 1,03 ß. mehr als im J. 1844. Die bedeutendsten Reparaturkosten verursachten die Maschinen „Baltic" und „Dania." An ersterer wurde Steuerung und Ausgangsrohr neu angefertigt, und mehrere Reparaturen an Röhren und Pumpenkolben vorgenommen. Letztere erhielt Steuerung, Ausgangs-Rohr und Dampf-Regulator neu; die Saugeröhre wurde reparirt.

Die Summe der von den Lokomotiven durchlaufenen Meilen zerfällt in:

25039⅔ Meilen mit den Personenzügen,
14744¼ = mit den Güterzügen,
1910¼ = mit der leeren Maschine.
Summe 41694⅙ Meilen

auf allen drei Bahnen und zwar:

auf der Altona-Kieler, einschließlich der 62½ Meilen auf der Rendsburg-Neumünster Bahn vor der Eröffnung und zu den Festzügen 38144⅔,
= = Glückstadt-Elmshorner Bahn 1693½,
= = Rendsburg-Neumünster Bahn . . . . 1856.
Zusammen 41694⅙.

Die Züge waren im Durchschnitt schwer, und wurden im Ganzen von den Wagen 290221 Meilen zurückgelegt, und zwar: von 6rädrigen Wagen 210722 Meilen, von 8rädrigen 42661 Meilen und von 4rädrigen 36838 Meilen, oder im Ganzen von 876486 Räderpaaren eine Meile und zwar:

auf der Altona-Kieler Eisenbahn	816360,25	Räderpaare,
= = Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn	27868,75	=
= = Rendsburg-Neumünster Eisenbahn . . .	32257,00	=
Summe	876486,00	Räderpaare.

Es kommen also auf jede Lokomotivmeile im Durchschnitt 21 Räderpaare und auf jede mit den Zügen zurückgelegte Meile: 22 Räderpaare.

Die sämmtlichen, von den Maschinen (einschließlich des Reservedienstes) verbrauchten Coaks betrugen 5,043842 Pfd., oder 120,9 Pfd. pro Lokomotivmeile.

Die sämmtlichen Kosten der Wagen-Reparaturen, einschließlich mancher Veränderungen, beliefen sich auf 20974 Mrk. Kour. 1 ß. 6 pf., und zwar:

	Mrk. K.	ß.	pf.
für Personenwagen	6711	8	—
= Postwagen	3316	14	—
= achträdrige Packwagen . . .	3559	12	—
= offene Transportwagen . . .	5022	—	—
und Insgemein noch	2363	15	6
Summe	20974	1	6

Die hauptsächlichsten Reparaturen an Personen- und sechsrädrigen Postwagen bestanden in Auswechseln der zerbrochenen Bogenfedern und Erneuern der Lager, an den achträdrigen Packwagen in der Reparatur der oberen Decken, und an sämmtlichen Wagen in der Reparatur der Räder.

Eine nicht unerhebliche Verbesserung mit den Wagen ist im Herbst 1845 mit denselben vorgenommen, indem die Oel-Schmiermethode eingeführt ist, wodurch die Achsen und Lager weniger angegriffen werden.

Nach dem Muster anderer Bahnen ist ein besonderes Konto „Zugkraft" eingerichtet. Die Kosten hierfür betragen für 41694⅙ Meilen, ohne Verzinsung der Lokomotive, 135426 Mrk. Kour. 3 ß. 9 pf. oder pro Lokomotivmeile 3,25 Mrk. (1,34 Thlr.)

k. Verzinsung, Dividende.
(Seite 1869.)

Bis ult. Dezember 1844 geschah die Verzinsung aus dem Baufonds mit 4 Proz., seit dieser Zeit werden Dividenden gezahlt. Diese betrug pro 1845: 4 Prozent.

Der höchste Kours der Aktien war 131, der niedrigste: 92, der jetzige (5. Dezember 1846): 107¼.

l. Personen-Frequenz.
(Seite 1869.)

In der Zeit vom 9. September bis ult. Dezember 1844 wurden auf der Bahn befördert und dafür eingenommen:

	Personen.	Mrk. K.	ß.	pf.
im September . .	25723	33988	15½	—
= Oktober . . .	31621	35797	8	—
= November . .	20535	22793	6	—
= Dezember . .	19952	21883	4	—
Zusammen	97831	114463	9	6

Von den gefahrenen Personen benutzten die verschiedenen Wagenklassen:

731 Personen, oder	0,75 Proz.,	die I.	Wagenklasse,
9287 =	= 9,50 =	= II.	=
87813 =	= 89,75 =	= III.	=

Nach und von den einzelnen Stationen der Bahn fuhren:

	Von	Nach
Altona . .	34249 Personen,	33088 Personen.
Pinneberg .	10385 =	10366 =
Tornesch . .	5044 =	5291 =
Elmshorn .	12396 =	12438 =
Horst . . .	5294 =	5751 =
Wrist . . .	4523 =	4723 =
Neumünster .	7821 =	7820 =
Bordesholm .	3219 =	3194 =
Kiel . . .	14117 =	14377 =
Zusammen	97048 Personen,	97048 Personen.

Außerdem wurden mit den Personenwagen der Packzüge unterwegs von den Anhaltestellen aufgenommen:

783 Personen, 783 Personen.

wie umstehend 97831 Personen 97831 Personen.

Außer den beiden Endstationen trat namentlich die Station Elmshorn hinsichtlich des Verkehrs auffallend hervor, ein Beweis, daß die in der ersten General=Versammlung beschlossene Abweichung von dem ursprünglichen Bauplane eine glückliche war. Nächst Elmshorn war Pinneberg die bedeutendste Zwischenstation für den Personenverkehr, was namentlich darin seinen Grund hat, daß das dort belegene freundliche Faltgehege zu einem Vergnügungs=Platze für naturliebende Besucher eingerichtet werden durfte.

Der durchschnittliche Fahrpreis für eine Person stellte sich nach dem Vorstehenden auf 18,72 Schillinge.

Für die beförderten 97831 Personen ist, nach der gebräuchlichen Annahme von durchschnittlich 160 Pfd. für jede Person nebst Freigepäck, ein Gewicht von 862828 Zentnern auf eine Meile Transportweite in Aufrechnung zu bringen.

Als ferneres Resultat ergiebt sich, als wenn 539561 Personen eine Meile weit transportirt worden wären, wonach der durchschnittliche Brutto=Fahrpreis für eine Person und Meile 3,39 Schilling beträgt.

In den einzelnen Monaten des Jahres 1845, so wie in den bis jetzt verflossenen des Jahres 1846, war der Personenverkehr und die Einnahme dafür, wie folgt.

Monat.	1845.			1846.		
	Personen.	Einnahme.		Personen.	Einnahme.	
		Mrk. Kour.	ß.		Mrk. Kour.	ß.
Januar	18527	21079	9	22498	24940	3
Februar	15435	15345	4	20500	20696	1
März	17342	19197	3	27645	29971	3
April	24357	29323	13	31806	35692	4
Mai	37176	43631	14	35680	43284	5
Juni	36807	44633	6	48132	54016	8
Juli	45715	56886	4	43926	56779	5
August	43247	54660	6	43582	56029	15
September	36383	44142	13	37718	48603	3
Oktober	33528	37840	9	36079	42183	3
November	27038	28987	13			
Dezember	24164	26089	12			
Außerdem mit den Güterzügen von den Anhaltepunkten aus beförderte Reisende	12463	1728	10			
Summe	372182	423546	10			

Von den im Jahre 1845 gefahrenen 372182 Personen benutzten:

1847 Personen, oder $0{,}5$ Proz., die erste Wagenklasse,
35773 = = $9{,}6$ = = zweite =
372182 = = $89{,}9$ = = dritte =

Von und nach den einzelnen Stationen der Bahn fuhren:

	Von:	Nach:
Altona	129287 Personen,	128609 Personen.
Pinneberg	39589 =	39428 =
Tornesch	16731 =	17714 =
Elmshorn	49550 =	48190 =
Horst	15770 =	16946 =
Wrist	16622 =	16658 =
Neumünster	32174 =	33060 =
Bordesholm	10906 =	10586 =
Kiel	49090 =	48528 =
	359719 Personen,	359719 Personen.
Hierzu die mit den Personenwagen der Packzüge unterweges von den Anhaltestellen aufgenommenen Personen	12463 =	12463 =
Zusammen	372182 Personen,	372182 Personen.

Der durchschnittliche Fahrpreis für jede beförderte Person stellte sich hiernach auf $18{,}21$ Schillinge.

Angenommen, ein jeder Passagier nebst Freigepäck wiegt durchschnittlich 160 Pfd., so ergiebt sich, da 2,012328 Personen eine Meile weit transportirt sind, daß durch den Personen-Transport nebst Freigepäck ein Gewichts-Quantum von 3,219725 Zentnern eine Meile weit transportirt worden ist. Der durchschnittliche Fahrpreis für eine Person und Meile betrug $3{,}37$ ß.

m. Güter-Frequenz.

Die Einnahme für Ueberfracht an Passagiergepäck, für den Transport an Fracht- und Postgut, so wie Vieh, war in den einzelnen Monaten des Jahres 1844:

Vom 19. bis ult. September 1844	5863 Mrk. K.	— ß.
Im Oktober	14050 = =	$4\frac{1}{2}$ =
= November	17647 = =	7 =
= Dezember	15582 = =	$7\frac{1}{2}$ =
Der Güter-Transport brachte demnach eine Brutto-Einnahme von	53143 Mrk. K.	3 ß.
und nach Abzug von	5397 = =	7 =

Fuhrlöhne für Bringen und Holen der Güter, 763 Mrk. 2 ß. Feuerversicherung (vom $\frac{27}{4}$ September 1844 auf 1 Jahr für 150000 Mrk. Bko.), und 204 Mrk. 5 ß. verschiedene andere Spesen und Entschädigungen, einen Rein-Ertrag von:

46778 Mrk. 5 ß.

Hierfür wurden befördert:

370007	Pfd.	Eilgut, Taxe A.
5,985671	=	Frachtgut, Taxe B.
833330	=	Produkte, Taxe C.
8,894088	=	Produkte, Taxe D.
181939	=	Passagiergepäck=Ueberfracht.
195447	=	Postgut.
55		Equipagen.
38		Pferde.
117		Stück Mastvieh.
19	=	mageres Vieh und Starken.
2039	=	Kälber.

Reduzirt man nun das Gewicht des Güter= und Vieh=Transports auf eine Meile Transportweite, so wurden expedirt und dafür eingenommen:

		Ztr.		Mrk.	ß.
1.	Für	35905	Eilgut, Taxe A.,	3430	—
2.	=	640930	Frachtgut, Taxe B.	25465	—
3.	=	81930	Produktenfracht, Taxe C.	2366	13
4.	=	737334	= = D.	11536	14
5.	=	18056	Passagiergepäck (Ueberfracht)	3487	11
6.	=	27362	Postfracht	1766	5
7.	=	12785	Equipagen (1 Equipage = 20 Ztr.)	1030	8
8.	=	4710	Pferde (1 Pferd = 10 Ztr.)	237	—
9.	=	11287	Mastvieh (1 Stück = 10 Ztr.)	649	14
10.	=	701	mageres Vieh und Starken (1 Stück = 6 Ztr.)	47	10
11.	=	44398	Kälber, Schaafe und Schweine (1 Stück = 3 Zentner)	2953	8
12.	=		Hunde	172	—
			Summe auf eine Meile Transportweite:		
		1,615398	gegen	53143	3

Das Gewichtsquantum des sämmtlichen Güter=Transports im Jahre 1845 betrug 1,219981 Ztr., und zwar:

von der Station Altona		265814 Ztr.
= = = Pinneberg		15441 =
= = = Tornesch		26901 =
= = = Elmshorn	161400 Ztr.	
ferner in Elmshorn, von der Glückstädter Bahn auf die Altona=Kieler gebracht	8438 =	
		169838 =
von der Station Horst		24061 =
= = = Wrist		70418 =
= = = Neumünster	106340 Ztr.	
ferner in Neumünster, von der Rendsburger Bahn auf die Altona=Kieler gebracht	45233 =	
		151573 =

von der Station Bordesholm	23374 Ztr.
= = = Kiel	444150 =
für den Bahnbetrieb	28421 =
Zusammen	1,219981 Ztr.

Berechnet man den Güter= und Vieh=Transport auf eine Meile Transportweite, so wurden im J. 1845 befördert und dafür eingenommen:

	Auf 1 Meile Zentner.	Einnahme. Mrk.	ß.
1. An Passagiergepäck=Ueberfracht . . .	59792	11689	6
2. = Eilgut, Taxe A.	232145	22306	12
3. = Frachtgut, Taxe B.	3,832673	151256	4
4. = Produktenfracht, Taxe C.	684861	20111	15
5. = = = D.	5,388679	83730	11
6. = Equipagen	39595	3355	—
7. = Vieh (Pferde, Mastvieh, Schweine und Kälber)	308413	13014	3
8. = Hunden	—	517	14
9. = Postfracht	85141	5701	11
Summe auf 1 Meile Transportweite	10,631299 gegen	311683	2
Außerdem sind im Jahre 1845 für den Bahnbetrieb frachtfrei befördert von verschiedenen Stationen 28411 Ztr., oder auf eine Meile reduzirt	186072		
Summe	10,817371		

Der gesammte Güter=Transport brachte demnach eine Brutto=Einnahme

von	311683 Mrk. K. 2 ß.
und nach Abzug der für Güter nach Rußland zurückbezahlten Frachtvergütungen	584 = = 5 =
einen Ertrag von	311098 Mrk. K. 13 ß.

Hierbei wird bemerkt, daß die Fuhrlöhne für Holen und Bringen der Güter, so wie die Feuerversicherung und bezahlte Entschädigungen für nachgewiesene Beschädigungen von Gütern, in der Betriebsrechnung sub „IV. Betriebskosten" mit in Ausgabe gestellt sind.

Die durchschnittliche Einnahme pro Zentner und Meile belief sich auf 0,46 Schilling.

Die Einnahme aus dem Güterverkehr vertheilte sich auf die einzelnen Monate des Jahres 1845 und die bis jetzt verflossenen des Jahres 1846, wie folgt:

	1845.		1846.		
	Einnahme.		Güter.	Einnahme.	
	Mrk. K.	ß.	Ztr.	Mrk. K.	ß.
Im Januar . .	10470	10	76250	25906	4
„ Februar . .	9980	1	106346	23374	7½
„ März . . .	12717	1	111713	31596	9
„ April . . .	28469	10	114721	32621	15
„ Mai . . .	27911	6	127448	33627	4
„ Juni . . .	21352	8	105962	28718	15
„ Juli . . .	21214	8	125447	34323	14
„ August . . .	22020	12	135587	36334	1
„ September .	31622	13½	163546	41972	12
„ Oktober . .	44135	14	193153	58716	1
„ November . .	43285	5			
„ Dezember . .	36040	4½			
Zusammen	309220	13			
Außerdem mehr nach dem Jahresberichte . . .	2462	5			
	311683	2			

2. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Wie wir Seite 1878 angegeben haben, so waren die Arbeiten an der Bahn bis zum November 1844 schon bedeutend vorgeschritten und hinderte nur der strenge Winter von 18$\frac{44}{45}$ daran, daß das Unternehmen, wie eigentlich Absicht war, schon im Frühjahre 1845 eröffnet werden konnte. Im Laufe der Arbeiten stellte es sich heraus, daß das veranschlagte Baukapital von 240000 Thlr. Preuß. Kour. zur Vollendung des Baues nicht ausreichte, weshalb zur Vermehrung desselben auf den 6. März 1845 eine General-Versammlung der Aktionäre einberufen wurde. In dieser konnte jedoch ein gültiger Beschluß nicht gefaßt werden, weil nicht 1200 Aktien, wie zur Beschlußnahme erforderlich gewesen wären, sondern nur 1046 Aktien vertreten waren. Es wurde dagegen von einem Aktionär in der General-Versammlung der Antrag gestellt, daß in einer zu berufenden General-Versammlung, unter Vorbehalt der Allerhöchsten Genehmigung, beschlossen werden möge:

> „daß das Aktienkapital der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft um 800 Stück Aktien, à 100 Species, vermehrt werde, mit der Bestimmung: daß es den Aktionären gestattet sei, innerhalb vier Wochen, nachdem die allerhöchste Bestätigung des Beschlusses erfolgt ist, für je zwei Aktien des jetzigen Aktienkapitals eine Aktie von den obigen 800 Stück zum Pari-Kourse, mithin durch Zahlung von 100 Stück Species, zu erwerben und einzulösen; daß aber die Aktien, welche nach Ablauf der gedachten vier

Wochen nicht auf diese Art von den Aktionären übernommen worden, durch die Direktion nach näherer Bestimmung des Ausschusses für Rechnung der Gesellschaft zu realisiren seien."

Dieser Antrag wurde in der am 21. April 1845 zu Glückstadt gehaltenen General-Versammlung mit Ausnahme von nur 1 Stimme angenommen und erhielt auch unterm 9. Mai die Allerhöchste Genehmigung durch nachstehende Resolution:

„Wir genehmigen hierdurch Allerhöchst den von der General-Versammlung der Aktionäre der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn am 21. April d. J. statutenmäßig gefaßten Beschluß, betreffend die Vermehrung des Aktienkapitals der Gesellschaft um 160000 Rbthlr. durch Emission von 800 Stück neuer Aktien à 100 Spezies."

Während dieser Zeit waren die Arbeiten an der Bahn thätig betrieben worden und so weit vorgeschritten, daß bereits am 25. Mai die erste Probefahrt auf derselben gemacht werden konnte.

Nachdem der Königl. Kommissair die technische Untersuchung der Bahn vorgenommen und diese zu keinen erheblichen Ausstellungen Veranlassung gegeben hatte, wurde dieselbe am 20. Juli 1845 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Ungeachtet der im Vorigen angeführten Vermehrung des Aktienkapitals um 800 Aktien à 100 Spezies ergab sich, daß dasselbe zur Entschädigung der expropriirten Ländereien, so wie zur gänzlichen Vollendung des Baues und namentlich zur zweckmäßigen Einrichtung der Pferdebahn von den Löschplätzen am Hafen bis zum Bahnhofe nicht ausreichte. Es wurde vielmehr noch zur Deckung der hieraus entstehenden Kosten ein Kapital von 60000 Spezies oder 90000 Thlr. für erforderlich gehalten, und eine General-Versammlung zur Beschlußfassung über die Aufbringung dieser Geldmittel auf den 15. Oktober 1845 einberufen. Da in dieser die vorschriftsmäßig erforderliche Anzahl nicht vertreten war, so mußte eine neue General-Versammlung auf den 25. November 1845 anberaumt werden. In dieser wurde einstimmig der Beschluß gefaßt:

„unter Vorbehalt Allerhöchster Genehmigung, das Aktienkapital der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft ferner um höchstens 600 Stück Aktien, à 100 Stück Spezies, zu vermehren, diese Aktien jedoch nicht unter pari zu verkaufen, es sei denn, daß eine zu berufende General-Versammlung darin einwillige."

Die Genehmigung des Königs zu der beschlossenen Vermehrung des Aktienkapitals erfolgte hierauf unterm 17. Dezember 1845 durch nachstehenden Erlaß:

„Wir genehmigen hierdurch Allerhöchst den von der General-Versammlung der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn am 25. November 1845. statutenmäßig gefaßten Beschluß, das Aktienkapital der Gesellschaft ferner durch Emission von 600 Stück neuer Aktien, à 100 Spezies, um 60000 Spezies zu vermehren."

Es wurde ferner Allerhöchsten Orts unterm 7. Januar 1846 bestimmt: „Wir wollen das Gesuch der Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft, daß die zufolge Beschlusses der General-Versammlung der Aktionäre der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn vom 25. November 1845 zu kreirenden 600 Stück Aktien, à 100 Spezies, von Unseren Finanzen übernommen werden mögen, Allergnädigst bewilligt haben."

c. Anlage- und Einrichtungskosten.
(Seite 1879.)

Durch die oben erwähnten beiden Vermehrungen des Aktienkapitals hat sich dasselbe auf 3000 Aktien à 100 Spezies im Betrage von 300000 Spezies oder 450000 Preuß. Thlr. gestellt. Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich daher auf 200000 Thlr. Preuß. Kour.

Die unter h Seite 1884 angegebene wahrscheinliche Rentabilität der Bahn ändert sich durch diese Kapital-Vermehrung sehr bedeutend zu ihrem Nachtheile, indem jetzt der Rein-Ertrag auf ein noch ein halb Mal so großes Kapital vertheilt werden muß. Die Bahn hat jedoch, in Folge der Hafenbauten in Glückstadt und der in der Ausführung begriffenen Glückstadt-Hull Dampfschifffahrt, sehr günstige Aussichten.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Maschinen.
(Seite 1884.)

Die Mitglieder der Direktion und des Ausschusses sind:

A. Direktion.

Löhmann, Kanzleirath, Vorsitzender in Glückstadt;
v. Christensen, R. v. D. und D. M., so wie des Guelfen-Ordens Ritter, in Heide;
Lindenhan, Stadtpräsident in Glückstadt;
N. H. Göttsche, Kaufmann daselbst.

B. Ausschuß.

v. Prangen, Obergerichts-Advokat, Vorsitzender in Glückstadt;
Siemen, Senator daselbst;
Herfurth, Kaufmann daselbst;
W. Löhmann, Kaufmann daselbst;
Jakob Philipp, Kaufmann daselbst;
Kröhneke, Ober-Kriegskommissar daselbst;
Schnepel, Kammerrath in Meldorf;
Schenk, Advokat in Elmshorn;
Mahn, Apotheker daselbst;
Panje, Kaufmann daselbst;
Bossel, Fleckens-Bevollmächtigter daselbst.

C. Betriebs-Beamte.

Bentz, Bahnhofs-Verwalter in Glückstadt.

Der Personal-Etat für das Jahr 1846 ist, wie folgt, bestimmt:

		Mark.
1. Allgemeines Betriebspersonal mit einem Gehalte von		5352
	Mark.	
1 Bahnhofs-Verwalter	1320	
2 Gehülfen	960	
1 Schirrmeister	468	
1 Portier	372	
2 Weichenwärter	744	
4 Packer und Kofferträger	1488	
11 Mann.		
2. Maschinenpersonal mit einem Gehalte von .		1608
1 Lokomotivführer	780	
1 Feuermann	468	
1 Schürer und Wächter	360	
3 Mann.		
3. Wagenpersonal mit einem Gehalte von . . .		2184
1 zugführender Packmeister	720	
1 Schaffner 1. Klasse	528	
2 Schaffner 2. Klasse	936	
4 Mann.		
4. Personal für die Unterhaltung der Bahn und Gebäude mit einem Gehalte von		6960
1 Oberbahnwärter	660	
17 Bahnwärter à 300 Mrk.	5100	
4 Beiwärter à 300 Mrk.	1200	
22 Mann.		
Personal-Etat Glückstadt-Elmshorn, 40 Mann mit einem Gehalte von		16104

h. Betriebs-Einnahmen und Betriebskosten.

Die Betriebs-Einnahmen betrugen:

	Mark.	ß.
In dem Zeitraum vom 20. Juli bis ult. Aug. 1845:	6911	7
September	4379	15
Oktober	4046	10
November	3259	12
Dezember	3603	7
Zusammen	22201	3

Hiervon kamen laut Kontrakt 11673 Mrk. 2 ß. auf die Altona-Kieler Bahn; 10528 Mrk. 1 ß. verblieben dagegen für die Glückstadt-Elmshorner.

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1846 wurden eingenommen:

	Mark.	ß.
Januar	4348	5
Februar	3768	5
März	4363	14
April	4065	15
Mai	5157	—
Juni	5098	13
Juli	4673	1
August	5135	6
September	4909	11
Oktober	4080	7

i. Fahrordnung, Tarif.

Täglich gehen zwei Züge von Glückstadt nach Elmshorn und umgekehrt, welche mit den Fahrten auf der Altona-Kieler Eisenbahn in Verbindung stehen.

Personen-Fahrtaxe
in Schillingen.

nach	Glückstadt.			Herzhorn.			Siethwende.			Elmshorn.		
Wagenkl.	1	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
Von Glückstadt . . .	—	—	—	6	4	2	15	10	5	21	14	7
Herzhorn	6	4	2	—	—	—	9	6	3	15	10	5
Siethwende . . .	15	10	5	9	6	3	—	—	—	9	6	3
Elmshorn . . .	21	14	7	15	10	5	9	6	3	—	—	—

Bestimmungen.

1. An den Anhaltestellen Herzhorn und Siethwende wird nur angehalten, wenn dort Personen oder Güter zu- oder abgehen.
2. Mit diesen Zügen werden Personen in allen drei Wagenklassen befördert, so wie auch Gepäck, Equipagen, Güter, Eilfracht und Vieh aller Art transportirt.
3. In Glückstadt können auch Personenbillete für die Endpunkte Altona und Kiel genommen werden, so wie auch in Altona und Kiel Personenbillete nach Glückstadt ausgegeben werden, jedoch nicht von Glückstadt nach den Zwischenstationen der Altona-Kieler Bahn und umgekehrt, sondern nur nach Elmshorn, wo für den ferneren Bestimmungsort neue Billete zu lösen sind.
4. An den Anhaltestellen werden die Billete nicht unbedingt, sondern nur unter dem Vorbehalt verkauft, daß noch unbesetzte Plätze vorhanden sind, wofür jedoch möglichst Sorge getragen wird.
5. Das Fahrbillet muß der Passagier jederzeit zur Revision bereit halten. Wer ohne Billet oder mit einem unrichtigen gefunden wird,

hat das Fahrgeld auf die ganze Länge der Fahrt für den Platz, auf welchem er sich befindet, unbedingt nachzulegen und wird nach Befinden auf der Bahn ausgesetzt.

6. Die Reisenden müssen unweigerlich die von den Angestellten ihnen angewiesenen Plätze, ehe der Zug sich in Bewegung gesetzt hat, einnehmen, und sich während der Fahrt allen Anordnungen derselben fügen.
7. An Gepäck hat jeder Reisende 50 Pfund frei. Uebergewicht wird von 5 zu 5 Pfund mit 1 Schilling berichtigt. Nur gegen Zurücklieferung der bei der Einlieferung ertheilten Garantiescheine, welche jedoch nur 24 Stunden Gültigkeit haben, wird das Gepäck am Bestimmungsorte ausgeliefert. Kleine Gegenstände können, so weit es ohne Belästigung der Reisenden möglich ist, unter den Wagensitzen unter Aufsicht der Fahrenden mitgenommen werden. Die verpflichteten Kofferträger besorgen den Transport von und nach dem Bahnhofe nach der dafür bestimmten Taxe. Trinkgelder dürfen von keinem Angestellten angenommen werden.
8. Etwaige Beschwerden können in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.
9. Gepäck und Eilgut müssen 1 Stunde vor Abgang des Zuges in die Expedition geliefert sein.

Reise-Equipagen

werden zu 5 Mark,
leichtes 4rädriges Fuhrwerk zu 3 Mark 12 ß.,
" 2 " " und Schlitten zu 2 Mark 8 ß.
von Glückstadt nach Elmshorn und umgekehrt befördert.

An den Anhaltepunkten Herzhorn und Siethwende kann kein Fuhrwerk zur Beförderung angenommen werden.

Fracht-Taxen.

Eilgut, Taxe **A**	3 ß.	pro	100 Pfd.
Gewöhnliche Frachtgüter, Taxe **B**	2 "	"	100 "
Rohe Produkte und Sendungen in größeren Quantitäten, Taxe **C**	$1\frac{1}{2}$ "	"	100 "
Für ganze Ladungen zur gelegentlichen Mitnahme, Taxe **D**	$\frac{1}{2}$ "	"	100 "

Bestimmungen.

1. Güter müssen mit reglementarischen Frachtbriefen versehen, wenigstens zwei Stunden vor Abgang des Zuges in die Expedition geliefert sein.

2. Die Frachtbriefe müssen in Bezug auf die Zollkontrole, zur Vermeidung etwaiger Zollstrafen, außer der Angabe des Inhalts und der Bemerkung, ob es Transitgut ist, eine genaue Angabe des Bruttogewichts enthalten.

Fahrtaxe für Vieh.

	Pferde.		Mastvieh.		Mageres Vieh und Starken.	Kälber, Schweine, Schaafe.	Hunde.
	Mark.	ß.	Mark.	ß.	ß.	ß.	ß.
Von Glückstadt nach Elmshorn und umgekehrt	1	8	1	4	14	8	4
Von Glückstadt nach den Anhaltepunkten und umgekehrt	1	—	—	12	8	5	4
Von Elmshorn nach Siethwende und umgekehrt .	1	—	-	12	8	5	4
Von Elmshorn nach Herzhorn und umgekehrt	1	4	—	14	10	6	4
Von Herzhorn nach Siethwende und umgekehrt .	1	—	—	12	8	5	4

Zum Transport von Gütern und Vieh werden, wenn sie vorräthig sind, auch ganze Wagen geliefert, und zwar:

4rädrige unbedeckte Packwagen mit einem Ladungsgewicht von höchstens 8000 Pfd. zu 2 Mrk. 8 ß. pro Meile;

6rädrige unbedeckte Packwagen mit einem Ladungsgewicht von höchstens 15000 Pfd. zu 3 Mrk. 12 ß. pro Meile;

8rädrige bedeckte Packwagen mit einem Ladungsgewicht von höchstens 20000 Pfd. zu 5 Mrk. 4 ß. pro Meile.

Auf- und Abladen für Rechnung der Absender.

k. Verzinsung, Dividende.

Während der Bauzeit bis zum 20. Juli 1845 wurden die Aktien mit 4 Prozent verzinst. Seit dieser Zeit sind dieselben mit Dividendenscheinen versehen und ist, nach Abzug der dem Reservefonds statutenmäßig zufließenden Summe, für den Zeitraum vom 20. Juli bis 31. Dezember 1845 (5½ Monat) 1 Proz. oder 3 Mrk. 12 ß. pro Aktie gezahlt worden.

l. Personenfrequenz.

Es wurden an Personen befördert und dafür eingenommen:

	Personen.	Einnahme. Mrk. Kour.	ß.
Vom 20. Juli bis 31. August 1845 . .	10907	6326	13
September . .	5929	3766	5
Oktober . . .	6295	3165	9
November . .	6396	2495	—
Dezember . .	5976	2204	13
Zusammen	35503	18381	14

Im Jahre 1846 wurden befördert und dafür eingenommen:

	Personen.	Einnahme. Mrk. Kour.	ß.
Januar . . .	5979	2228	6
Februar . . .	6025	2179	14
März	7531	2674	13
April	8445	2999	2
Mai	9456	3511	12
Juni	10530	4018	13
Juli	9291	4673	1
August . . .	9912	3823	7
September . .	8911	3417	—
Oktober . . .	8032	3103	15

m. Güterfrequenz.

Für Ueberfracht an Passagiergepäck und für Frachtgut wurden eingenommen:

	Mrk. Kour.	ß.
Vom 20. Juli bis 31. August 1845 . . .	584	10
September	613	10
Oktober	881	1
November	764	12
Dezember	1398	10
Zusammen	4242	11

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1846 war der Gütertransport und die Einnahme dafür, so wie für den Vieh-, Gepäck- ꝛc. Transport, wie folgt:

	Ztr.	Einnahme. Mrk. Kour.	ß.
Januar . . .	31100	2119	15
Februar . . .	36234	1588	7
März . . .	36595	1689	1
April . . .	20062	1066	13
Mai	35866	5157	—
Juni	21188	1080	8
Juli	22335	1212	6
August . . .	30305	1311	15
September . .	31211	1492	11
Oktober . . .	13095	976	8

3. Rendsburg-Neumünster Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.
(Seite 1887.)

Nachdem der erste Spatenstich an der Bahn am 15. April 1845 geschehen und die Besitzer der Grundstücke größtentheils in eine freiwillige Abtretung eingewilligt hatten, ging am 10. Mai die ganze Linie in den Besitz der Gesellschaft durch gesetzliche Requisition über. Die Arbeiten wurden mit der größten Thätigkeit in Angriff genommen und fortgesetzt, und gelang es der von den Gesellschafts-Behörden entwickelten Thätigkeit, die Bahn am 18. September 1845 dem Verkehre feierlich zu übergeben. Innerhalb 5 Monate war also die 4½ Meilen lange Bahn fertig hergestellt worden, wobei noch besonders hervorzuheben ist, daß das veranschlagte Kapital von 260000 Spezies oder 390000 Thlr. vollkommen ausgereicht hat.

Anzuführen ist noch, daß der König von Dänemark unterm 15. Juni 1846 die Genehmigung ertheilt hat, daß es der Rendsburg-Neumünster Eisenbahn-Gesellschaft verstattet sein solle, statt der unterm 1. September 1845 genehmigten Pferdebahn die Lokomotivbahn vom provisorischen Bahnhofe vor Rendsburg bis zu dem an der Ober-Eider bereits erbauten, unterm 1. September 1845 gleichfalls genehmigten Quai verlängern, auch den Bahnhof in dem Festungsgraben an der Ober-Eider in unmittelbarer Verbindung mit der Eider seiner Zeit erbauen zu dürfen. — Die Erdarbeiten an der ersteren Bahn sind hierauf in Angriff genommen und schreiten seitdem rasch vorwärts.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.
(Seite 1897.)

Die zu dem Oberbau verwendeten Schienen von 56 Pfd. pro Yard Gewicht kosteten in Newport pro Tons 7 Lstr. 18 Sh.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebsmittel.

Mitglieder der Direktion und des Ausschusses sind:

Direktion.

D. A. Renck, Agent, Ritter vom Dannebrog, in Neumünster;
Brackel, Ober-Auditeur in Rendsburg;
Jansen, Hausvogt in Neumünster.

Ausschuß.

Graf v. Baudissin, Ritter vom Danebrog, Kammerherr, Major, Vorsitzender;
Sammer, Advokat in Neumünster, Protokollführer;
Holler, Agent zu Karlshütte bei Rendsburg;
Lütckens, Rektor in Rendsburg;
Böhrnsen, in Rendsburg;

Quist, Kammerrath in Nortorf;
Graf v. Brockdorff, Kammerherr in Neumünster;
J. Renck, daselbst;
D. S. Gorissen, daselbst.

Betriebsbeamte.

Borrmann, Bahnhofs-Verwalter in Rendsburg;
Stamp, Bahnhofs-Aufseher in Nortorf.

Der Personal-Etat der Beamten für das Jahr 1846 ist:

		Mark.	Mark.
1.	Allgemeines Betriebspersonal mit einem Gehalte von		8244
	1 Bahnhofs-Verwalter	1320	
	1 Bahnhofs-Aufseher	804	
	1 Aufseher	468	
	3 Gehülfen derselben	1404	
	1 Schirrmeister	528	
	1 Portier	372	
	4 Weichenwärter	1488	
	4 Kofferträger und Packer	1488	
	1 Nachtwächter	372	
	17 Mann.		
2.	Maschinenpersonal mit einem Gehalte von		1608
	1 Lokomotivführer	780	
	1 Feuermann	468	
	1 Putzer und Schürer	360	
	3 Mann.		
3.	Wagenpersonal mit einem Gehalte von		2604
	1 zugführender Packmeister	672	
	1 Schaffner 1. Klasse	528	
	3 Schaffner 2. Klasse	1404	
	5 Mann.		
4.	Personal für die Unterhaltung der Bahn und Gebäude mit einem Gehalte von		10380
	2 Oberbahnwärter	1080	
	24 Bahnwärter à 300 Mrk.	7200	
	7 Beiwärter à 300 Mrk.	2100	
	33 Mann.		
	Personal-Etat Rendsburg-Neumünster, 58 Mann mit einem Gehalte von		22836

Der Betrieb der Bahn ist von der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft übernommen und sind deshalb keine Betriebsmittel beschafft worden.

In Bezug auf die zollamtliche Behandlung des Waaren- und Effekten-Transports ist das für die Altona-Kieler Eisenbahn unterm 1. Juli 1844

(Seite 1841 angeführte) erlassene Regulativ, jedoch unter folgenden Bedingungen, zur Anwendung gekommen:

1.

Der im § 4 für die Stationsplätze, mit Ausnahme Altona's, angeordnete gemeinschaftliche Verschluß der zur Aufbewahrung unberichtigter Waaren und Effekten eingerichteten Lokale Seitens des Königl. Zollamtes und der Angestellten der Eisenbahn-Gesellschaft, wird vorläufig unterbleiben, da die auf dem interimistischen Bahnhofe vor Rendsburg ankommenden unberichtigten Güter, als auf dem Transporte nach dem Rendsburger Königl. Zollamte begriffen anzusehen sind und hier dem Zollwesen überliefert werden.

2.

Anstatt des im §. 6 gestatteten Wagenverschlusses sind hinsichtlich der unberichtigten Güter die allgemeinen zollgesetzlichen Bestimmungen zu befolgen.

3.

Für die im §. 18 enthaltenen Worte: „auf dem Kieler Bahnhofe" ist zu lesen: „bei dem Zollamte in Rendsburg."

4.

Die im §. 25 enthaltene Bestimmung ist dahin abgeändert, daß die Eisenbahn-Verwaltung, sobald der Wagenzug auf dem interimistischen Bahnhofe vor Rendsburg angelangt, für die Ueberlieferung der mit dem Zuge eingegangenen unberichtigten Güter nebst Ladungsverzeichnissen und Frachtbriefen an das Rendsburger Königl. Zollamt zu sorgen hat; endlich

5.

Kommt anstatt des ersten Passus des §. 26 hier, bis weiter das dem Inhalte des §. 27 analogen Verfahren zur Anwendung, da die Zoll-Expedition der zur Ausfuhr bestimmten zollpflichtigen Waaren auf dem interimistischen Bahnhofe vor Rendsburg nicht ertheilt wird.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Es wurden auf der Bahn eingenommen:

	Mrk. Kour.	ß.
Vom 18. bis ult. September 1845 . . .	3512	14
Oktober	9138	4
November	7891	1
Dezember	7584	13
Sonstige Einnahmen .	289	8½
Zusammen	28485	8½

Die sämmtlichen Betriebskosten betrugen, einschließlich der Verzinsung der auf der Bahn verwendeten Lokomotive, Wagen und Betriebs-Utensilien, 22502 Mrk. 2 ß., nämlich:

		Mark.	ß.	pf.
1.	Beitrag zur Hauptverwaltung	495	13	—
2.	Bahn-Unterhaltung, incl. Gehalt für den Bahn-Ingenieur und Unterhaltung der Bahnhöfe . .	3465	4	6

	Mark.	ß.	pf.
3. Zugkraft und Beitrag zu den Kosten für unvorhergesehene Fälle pro rata der durchlaufenen Lokomotivmeilen	6773	13	—
4. Betriebskosten und Wagenreparaturen pro rata der durchlaufenen Räderpaarmeilen . 5018. 7.			
Gehalte und Löhne . . . . 6123. 14.			
Mitbenutzung des Bahnhofes in Neumünster . . . . 335. 12.			
	11478	1	—
Zusammen	22212	15	6
Die Einnahmen betrugen	28485	8	6
Mithin Ueberschuß	6272	9	—

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1846 wurden eingenommen:

	Mark.	ß.
Januar	6921	15
Februar . . .	5801	2
März	8084	1
April	8854	7
Mai	9336	3
Juni	9813	5
Juli	9797	13
August	10245	—
September . .	12235	4
Oktober . . .	11886	5

i. Fahrordnung; Tarif.

Es gehen täglich auf der Bahn nach beiden Richtungen zwei Züge, welche mit den Fahrten auf der Altona-Kieler Eisenbahn in Verbindung stehen.

I. Personen-Fahrtaxe (für eine Person). (In Schillingen Kour.)

nach	Neumünster.			Nortorf.			Bockelholm.			Rendsburg.		
Wagenkl.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
Von Neumünster . . .	—	—	—	16	10	7	28	17	11	40	24	16
Nortorf	16	10	7	—	—	—	12	7	5	24	14	9
Bockelholm . . .	28	17	11	12	7	5	—	—	—	12	7	5
Rendsburg . . .	40	24	16	24	14	9	12	7	5	—	—	—

II. Gepäck-Ueberfracht.

Jeder Passagier hat 50 Pfd. frei. Für jede 10 Pfd. Ueberfracht 1 ß. Kour.

III. Beförderung von Equipagen.

Die zu befördernden Fuhrwerke zerfallen in drei Klassen:

a. Reise-Equipagen;
b. leichtes 4rädriges Fuhrwerk;
c. leichtes 2rädriges Fuhrwerk und Schlitten.

(In Mark Kour. und Schillingen).

Von		nach Neumünster.		Nortorf.		Rendsburg.	
Neumünster . . .	a	—	—	4	—	9	—
	b	—	—	3	—	6	12
	c	—	—	2	—	4	8
Nortorf	a	4	—	—	—	5	—
	b	3	—	—	—	3	12
	c	2	—	—	—	2	8
Rendsburg . . .	a	9	—	5	—	—	—
	b	6	12	3	12	—	—
	c	4	8	2	8	—	—

IV. Fahrtaxe für Eilgüter. (A.)

(In Schillingen Kour. für 100 Pfd.)

Von	nach Neumünster.	Nortorf.	Rendsburg.
Neumünster . . .	—	3	6
Nortorf	3	—	4
Rendsburg	6	4	—

V. Fahrtaxe für Frachtgüter. (B.)

(In Schillingen Kour. für 100 Pfd.)

Von	nach Neumünster.	Nortorf.	Rendsburg.
Neumünster . . .	—	2	3
Nortorf	2	—	$2\frac{1}{2}$
Rendsburg	3	$2\frac{1}{2}$	—

VI. Allgemeine Taxe. (C.)
(In Schillingen Kour. für 100 Pfd.)

Von / nach	Neumünster.	Nortorf.	Rendsburg.
Neumünster . . .	—	1½	2½
Nortorf	1½	—	2
Rendsburg	2½	2	—

VII. Fahrtaxe für ganze Ladungen zur gelegentlichen Mitnahme. (D.)
(In Schillingen Kour. für 100 Pfd. Produkte.)

Von / nach	Neumünster.	Nortorf.	Bockelholm.	Rendsburg.
Neumünster . . .	—	½	1	1¼
Nortorf	½	—	½	¾
Bockelholm	1	½	—	½
Rendsburg	1¼	¾	½	—

VIII. Fahrtaxe für Pferde.
(In Mark Kour. und Schillingen.)

Von / nach	Neumünster.		Nortorf.		Rendsburg.	
Neumünster . . .	—	—	1	8	3	6
Nortorf	1	8	—	—	1	14
Rendsburg	3	6	1	14	—	—

IX. Fahrtaxe für Mastvieh.
(In Mark Kour. und Schillingen.)

Von / nach	Neumünster.		Nortorf.		Rendsburg.	
Neumünster . . .	—	—	1	2	2	8
Nortorf	1	2	—	—	1	6
Rendsburg	2	8	1	6	—	—

X. Fahrtaxe für mageres Vieh und Starken.
(In Mark Kour. und Schillingen.)

nach	Neumünster.		Nortorf.		Rendsburg.	
Von						
Neumünster	—	—	—	12	1	11
Nortorf	—	12	—	—	—	15
Rendsburg	1	11	—	15	—	—

XI. Fahrtaxe für fette Kälber, Schweine und Schaafe.
(Nüchterne Kälber, Färkel und Lämmer die Hälfte.)

(In Schillingen. Kour.)

nach	Neumünster.	Nortorf.	Rendsburg.
Von			
Neumünster . . .	—	6	14
Nortorf	6	—	8
Rendsburg	14	8	—

XII. Fahrtaxe für einen Hund
4 ß. Kour.

XIII. Fahrtaxe für ganze Wagen.
Ganze Wagen werden für Ladungen von bestimmter Größe für Vieh und leichtere Waaren vermiethet.

	Mrk. Kour.	ß.
Ein 4rädriger Wagen, zu beladen mit 8000 Pfd., pro Meile	2	8
" 6 " " " " " 15000 " " "	3	12
" 8 " " " " " 20000 " " "	5	4

k. Verzinsung, Dividende.
Während der Bauzeit wurden 4 Prozent Zinsen gezahlt; von der Eröffnung der Bahn an sind die Aktien mit Dividendenscheinen versehen.

l. Personenfrequenz.
Es wurden auf der Bahn befördert und dafür eingenommen:

	Personen.	Einnahme. Mrk. Kour.	ß.
Vom 18. bis 30. September 1845 . .	3528	2970	2
Oktober	7657	6781	3
November	6344	5311	1
Dezember	5124	4549	14
Zusammen	22654	19612	4

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1846 war der Personenverkehr und die Einnahme dafür, wie folgt:

	Personen.	Einnahme. Mrk. Kour.	ß.
Januar	4656	4243	—
Februar	3789	3378	3
März	5473	4841	6
April	6514	5739	11
Mai	6448	5960	12
Juni	7511	6868	13
Juli	7598	7174	13
August	8228	7570	6
September	9830	7921	3
Oktober	8122	7447	11

m. Güterfrequenz.

Für Ueberfracht an Passagiergepäck, für Fracht- und Postgut wurden eingenommen:

	Mrk. Kour.	ß.
Vom 18. bis 30. September 1845 . .	542	12
Oktober	2357	1
November	2580	—
Dezember	3103	15
Zusammen	8583	12

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1846 wurden auf der Bahn an Frachtgütern transportirt und sowohl dafür als für den Viehtransport eingenommen:

	Güter. Ztr.	Einnahme. Mrk. Kour.	ß.
Januar	7330	2678	15
Februar	15655	2422	15
März	19895	3242	11
April	13347	3114	12
Mai	16142	3446	1
Juni	15637	2944	8
Juli	14038	2623	—
August	15092	2674	10
September	19338	3577	10
Oktober	27986	4438	10

4. Rendsburg-Schleswig-Flensburger Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.
(Seite 1902.)

Da uns Gelegenheit gegeben wurde, etwas Näheres über die Schritte zu erfahren, welche von den Hamburger Zeichnern und von den Berliner Abnehmern der Zusicherungsscheine dieses Projekts gemacht wurden, um die Konzessionirung desselben zu hintertreiben, so können wir nicht umhin, das Wichtigste davon mitzutheilen, weil es jedenfalls von Interesse sein wird.

Als die Hamburger Zeichner zu den mannichfaltigen, in den Herzogthümern Schleswig und Holstein projektirten Eisenbahnen durch die Stellung, welche mehrere Berliner Handlungshäuser unmittelbar nach Veröffentlichung des Preußischen Gesetzes vom 24. Mai 1844 annahmen, auf die Schwierigkeiten und Verwickelungen aufmerksam gemacht wurden, welche aus der weiteren Betreibung jener Projekte erwachsen würden, trat eine bedeutende Anzahl derselben zusammen, um die Ausführung jener Projekte, so weit es in ihren Kräften stehen möchte, zu hintertreiben. Sie gingen dabei von der Voraussetzung aus, daß namentlich ihre Abnehmer in Berlin ihnen für diese Schritte Dank wissen würden, indem sie die ausgegebenen Aktien-Promessen durchweg mit Vortheil weiter verkauft hatten und auf diese Weise die Realisirung eines, ihnen auf Kosten der fremden Abnehmer zuständigen, unter der Voraussetzung kontraktlicher Treue völlig gesicherten Gewinnes aufgaben. Eine andere Anzahl Zeichner besorgte freilich, es möchten die Berliner Abnehmer den Versuch machen, sich aus eben diesen, im Interesse derselben eingeleiteten Prozeduren bei etwaigem Fehlschlagen derselben eine Schutzwaffe gegen ihre Hamburger Vormänner zu bilden suchen und hielten sich deshalb davon gänzlich fern.

Die erste Gelegenheit zur Einleitung weiterer Schritte bot die Königl. Dänische Bekanntmachung vom 19. Juni 1844. In Folge derselben wurde von einer Anzahl Betheiligter bei den verschiedenen Bahnen eine Eingabe an die Königl. Eisenbahn-Kommission in Kopenhagen gerichtet und dieselbe, nach Darlegung der Verhältnisse, gebeten, den Bau der verschiedenen in Holstein und Schleswig projektirten Eisenbahnen nicht zu genehmigen. Zugleich ergingen geeignete Verwahrungen an die resp. Komité's, in welchen die Alternative gestellt wurde: entweder es hat an einer vorgängigen Konzession zur Aktienzeichnung gemangelt und dann entbehren jene Projekte aller rechtlichen Grundlage, so daß ihnen keine weitere Folge zu geben ist, oder die Konzession hat vorgelegen und dann wird fördersamst eine General-Versammlung einzuberufen sein, damit über dasjenige berathen werde, was nunmehr bei veränderter Sachlage im allgemeinen Interesse zu thun sei.

Als Antwort erging jedoch vom Rendsburg-Flensburger Eisenbahn-Komité der Bescheid, daß man bei der Aktienzeichnung keine Bedingungen gemacht, sich vielmehr den Beschlüssen des Komité's ohne Zeitbeschränkung unterworfen habe, bis die Beschlüsse des Komité's und die Konzession der

Regierung die Aktionäre zur Berathung und Beschlußnahme berufe. Obgleich hiergegen von Seiten der Hamburger Zeichner in einem Schreiben appellirt wurde, so führte dasselbe, so wie andere eingeleitete Verhandlungen zu keinem Resultate. Nachdem letztere abgebrochen worden waren, wurde der Versuch direkter Unterhandlungen mit dem Central-Komité gemacht. Es fand, unter Vermittelung unbetheiligter Altonaischer Handlungshäuser, am 26. Januar 1845 eine Zusammenkunft in Rendsburg Statt, zu welcher das Central-Komité je drei Mitglieder jedes einzelnen der in Flensburg, Schleswig und Rendsburg bestehenden Komité's abordnete.

Die von denselben projektirte Basis der Unterhandlungen mußte als durchaus unhaltbar zurückgewiesen werden. Sie ging dahin, daß von den in Hamburg gezeichneten circa 9000 Aktien ein Paar Tausend gegen Erlegung eines Agio von etwa 5 Prozent gestrichen werden sollten. Dagegen schlug man Hamburgscher Seits als Basis vor:

„Annullirung sämmtlicher Zeichnungen und gänzliche Aufhebung des alten Projektes, wogegen man erbötig sei, sich mit einer bedeutenden Aktienzahl bei einem neuen, vollkommen regelrecht einzuleitenden Unternehmen zu betheiligen."

Die Abgeordneten von Schleswig und Rendsburg zeigten sich diesem Vorschlage nicht abgeneigt, und erklärten, denselben dem Pleno des Central-Komité's vorzulegen. Die Abgeordneten aus Flensburg, deren Einer oder der Andere seine Zeichnungen mit erheblichem Avance verkauft hatte, erklärten es dagegen für unmoralisch, wenn auf diesem Wege die ursprünglichen Zeichner um den Avance gebracht werden sollten, den sie bei Realisirung der Wiederverkäufe zu erwarten hatten.

Das Central-Komité ertheilte auf den erwähnten Antrag nach gehaltener Berathung eine verneinende Antwort.

Nachdem also auch diese Unterhandlungen mit dem Central-Komité erfolglos geblieben waren, versuchte man, jenes Projekt indirekt, durch Förderung eines Contra-Projektes zu Gunsten einer Kiel-Schleswig-Flensburger Bahn zu hintertreiben. Es wurde eine darauf bezügliche Vorstellung an die Königl. Dänische Eisenbahn-Kommission in Kopenhagen entworfen; jedoch die Besorgniß, daß die Berliner Abnehmer aus einem solchen Schritte, beim Mißlingen derselben, Material zu Ausreden entnehmen würden, wirkte störend ein, und wurde der Entwurf nicht abgesandt.

Da alle diese Schritte zu keinem günstigen Resultate führten, so wandten sich die Berliner Abnehmer der Aktienzeichnungen, welche bei einer Konzessionirung der Rendsburg-Flensburger Bahn am meisten zu befürchten hatten, unterm 12. April 1845 mit einer Bittschrift an den König von Dänemark, und stellten in derselben den Antrag, daß der erwähnten Bahn die Konzession definitiv versagt und dadurch allein den so vielfach schmerzhaft Betheiligten eine Rettung aus ihren Verpflichtungen auf dem allgemein gesetzlichen Wege möglich gemacht werde, indem sie vermeinten, daß ihnen sonst nur übrig bleibe, entweder ihren Verbindlichkeiten nachzukommen, wodurch sie total zu Grunde gerichtet werden würden, oder sich unter den Schutz

desjenigen Landesgesetzes im Königreiche Preußen zu flüchten, welches alle Zeichnungen der Art, wie sie für die Rendsburg-Schleswig-Flensburger Bahn beschafft seien, für ungültig erkläre — ein Schritt, welcher indeß dem Rechtlichkeitsgefühle ehrenhafter Männer widerstrebe. Zur Begründung ihres Antrages führten die Bittsteller an, daß aus der Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen der Berliner Börse, welche von Hamburger Handlungshäusern die Aktienzeichnungen zur Rendsburg-Schleswig-Flensburger Bahn bis zu 12 Proz. Agio gekauft habe, ein unübersehbarer Verlust entstehen müsse; indem es erwiesen sei, daß auf eine Steigerung und Erhöhung der betreffenden Kourse für die Aktien bis zur Erfüllung ihrer übernommenen Verbindlichkeiten um so weniger zu rechnen sei, als

1. die gedachte Bahn eine allein und in sich selbst bestehende, auf sich selbst beschränkte sei, welche, nicht weiter geführt, auch niemals rentiren könne;
2. in Berücksichtigung des Umstandes, daß zu dem Bau der gedachten Bahn noch gar keine Konzession ertheilt, sie mithin zufolge der Bekanntmachungen vom 18. Mai 1840 und 19. Juni 1844 gar nicht zu erwarten sei, für die Ausführung des Planes kein bestimmter Zeitpunkt festgestellt werden könne und daraus wiederum ein enormer Kapitalverlust für sie erwachsen könne.

Längere Zeit verstrich, ohne daß eine Antwort auf diese Eingabe erfolgte. Unterdessen verbreitete sich das Gerücht, daß die Konzession zu der Rendsburg-Flensburger Bahn von der Königl. Dänischen Regierung ertheilt und dadurch das betreffende Komité in die Berechtigung versetzt worden sei, für die Effektuirung der früheren Zeichnungen sowohl die resp. Zeichner als mit diesen auch deren Käufer in Anspruch zu nehmen. Hierdurch beunruhigt, wandten sich die Berliner Aktien-Abnehmer unterm 16. Juni 1845 nochmals an den König von Dänemark und stellten das Gesuch, insofern er es im Interesse des Landes angemessen erachten sollte, dem in Rede stehenden Unternehmen die Konzession zu ertheilen, doch jedenfalls hiermit die Verordnung zur Bildung eines neuen Komité's und zu den durch dieses ins Werk zu setzenden Zeichnungen zu verbinden, wodurch allein und jedenfalls die früheren illegalen Verbindlichkeiten, als auf gesetzlichem Wege erloschen, zu betrachten sein würden. Zugleich erklärten sich dieselben bereit, sofort nach erhaltener genehmigender Resolution an eine vom König zu bestimmende milde Stiftung Dänemarks ein Kapital von 10000 Mrk. Bko. zur Beförderung irgend eines wohlthätigen Zweckes auszahlen zu lassen.

Als Antwort wurde hierauf eine von der Königl. Eisenbahn-Kommission vom Komité der Rendsburg-Flensburger Eisenbahn eingeforderte Erklärung übersendet, welche, nach Darlegung aller Verhältnisse, mit dem Gesuche an die Königl. Eisenbahn-Kommission in Kopenhagen schloß, dieselbe möge beim Könige die Konzession zur Aktienzeichnung für die Rendsburg-Schleswig-Flensburger Eisenbahn auf die eingereichten Vorarbeiten beantragen.

Da man diese Auskunft natürlich nicht, als dem Zwecke entsprechend, ansehen konnte, so wandte man sich an die Hamburger Zeichner, um diese zu veranlassen, neue Schritte in Kopenhagen einzuleiten. Sie erklärten sich hierzu jedoch nur unter folgenden Bedingungen bereit:

1. Sie würden unbedenklich zu jeder rechtlichen, auf Annullirung des Projektes und der Zeichnungen abzweckenden Maaßregel die Hand bieten, wenn eine unumwundene Erklärung der Berliner Abnehmer dahin vorläge: daß sie aus den, von Seiten der Hamburger gegen die Zustandekunft der Bahn eingeleiteten oder ferner einzuleitenden Schritten keine Einreden entnehmen, vielmehr beim Mißlingen derselben ihren kontraktlichen Obliegenheiten ungeachtet der Publikation vom 24. Mai 1844 gegen alle diejenigen Vormänner getreulich nachkommen wollen, welche alle ihnen zu Gebote stehenden rechtlichen Mittel zur Beseitigung dieses Projektes aufgeboten haben.
2. Eine Bitte um Nichtkonzessionirung an die Dänische Regierung abseiten der ursprünglichen Zeichner würde indessen auch dann nicht räthlich sein, weil für den Fall des Mißlingens dereinst in den gerichtlichen Verhandlungen die Replik des Komité's daraus entnommen werden würde, daß man sich diesseits der Entscheidung der Dänischen Regierung in Betreff der Regelrechtigkeit und Verbindlichkeit der Zeichnungen unterworfen habe.

Die Berliner Aktien-Zeichner wollten hierauf jedoch nicht eingehen, sondern ließen es vielmehr auf einen Prozeß von Seiten des Komité's ankommen. Derselbe ist bis jetzt aber nicht eingeleitet und steht auch bei den jetzigen Geldverhältnissen nicht zu erwarten, indem, wenn er wirklich für das Komité günstig ausfallen sollte, doch nur ein sehr geringer Theil der Aktienzeichner und Käufer ihren Verbindlichkeiten nachkommen würde und könnte.

In Bezug auf die

5. Kiel-Eckernförde-Schleswiger,

6. Flensburg-Apenrader,

7. Apenrade-Hadersleben-Aarösunder Eisenbahn

ist nichts anzuführen, da hierüber keine weiteren Daten als die von Seite 1906 bis incl. 1914 angegebenen bekannt geworden sind.

8. Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

Wie wir Seite 1918 erwähnt haben, so verklagte die Direktion die Hamburger Aktionäre, weil sie bis zur festgesetzten Zahlungszeit, 6. Januar 1845, nicht die ausgeschriebene erste Einzahlung von 25 Prozent geleistet

hatten. Die Direktion wurde jedoch von dem Hamburger Handelsgericht unter Verurtheilung in die Kosten mit der Klage abgewiesen. Der Entscheidungsgrund war darauf gestellt, daß die Gesellschaft nicht gehörig zu Stande gekommen sei, indem von den Hamburger Zeichnern das Programm und insbesondere die darin angeordnete Stimmenzählung nicht genehmigt worden, dieselben also an die Beschlüsse der konstituirenden General-Versammlung und die solchergestalt entworfenen Statuten nicht gebunden seien, wobei freilich die durch die Verpflichtungsakte übernommene Verbindlichkeit nicht als erloschen betrachtet werden könne, vielmehr die Zeichner einer ordnungsmäßig konstituirten Gesellschaft zur Herstellung einer Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn nach wie vor beizutreten gebunden seien.

Mit Rücksicht auf dieses ungünstige Resultat suchte nun die Direktion beim Könige von Dänemark eine Betheiligung der Finanzen nach, um dadurch die ausfallenden Aktien zu decken. Unterm 30. Mai 1845 erging hierauf nachstehende Allerhöchste Resolution:

Wir wollen Allergnädigst, daß der Direktion der Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn-Gesellschaft auf das von derselben unterstützte allerunterthänigste Gesuch der Mitglieder des Ausschusses der gedachten Gesellschaft, P. Nielsen und A. Christiansen, in welchem darum gebeten wird, daß der Gesammtbetrag der zu dem von der gedachten Gesellschaft projektirten Eisenbahn erforderlichen, annoch streitigen oder zweifelhaften 5423 Aktien, event. deren nicht anderweitig zu realisirender Betrag für Rechnung der Finanzkasse übernommen werden möge, durch Unsere Eisenbahn-Kommission eröffnet werde, daß diese Bitte nicht bewilligt werden könne, daß Wir indessen zum Zwecke der Beförderung des selbstständigen Handels und der Schifffahrt eine umfassende Verbesserung des Husumer Hafens für Rechnung Unserer Finanzkasse unverzüglich zur Ausführung bringen zu lassen, und zugleich mit Rücksicht auf den §. 4 der Bekanntmachung Unserer Eisenbahn-Kommission vom 18. Mai 1840 Unsere Finanzen mit 1625 Aktien zu 200 Rbthlr. bei dem vorgedachten Eisenbahn-Unternehmen zu betheiligen Allerhöchst beschlossen haben, Letzteres jedoch unter nachstehenden Bedingungen:

1. daß die Gesellschaft bei Unserer Eisenbahn-Kommission nachweise, daß außer den vorgedachten 1625 noch 4875 Aktien auf rechtsverbindliche Weise gezeichnet sind;
2. daß zuerst die Bahnstrecke von Flensburg nach Husum erbaut und hierzu der ganze Belauf der von Unseren Finanzen übernommenen Aktien ausschließlich verwandt werde;
3. daß der Allerhöchsten Landesherrschaft durch eine von Unserer Eisenbahn-Kommission näher in Erwägung zu ziehende und nach vorgängiger Verhandlung mit der Gesellschaft Uns zur Allerhöchsten Genehmigung vorzulegende Veränderung der betreffenden Bestimmungen des Gesellschaftsstatuts ein der Betheiligung Unserer Finanzkasse bei dem Eisenbahn-Unternehmen entsprechender und das Unternehmen fördernder Einfluß auf die Beschlüsse der Gesellschaft und ihrer Behörden gesichert werde;
4. daß mit der Zahlung des vorgedachtermaaßen aus Unserer Finanzkasse Allerhöchst bewilligten Zuschusses erst dann begonnen werde, wenn von den übrigen Aktionären 25 Prozent der von ihnen gezeichneten Aktien wirklich einbezahlt sind.

Da durch die Bedingung 2 eine Fortsetzung der Bahn bis Tönning sehr in Frage gestellt war, so wurde in der am 14. Juni 1845 zu Flensburg gehaltenen Versammlung der Direktion und des Ausschusses der Beschluß gefaßt, die von der Regierung angebotene Betheiligung von 1625 Aktien abzulehnen, insofern das desfallsige Kapital nicht zur Herstellung der ganzen Bahn verwendet werden solle.

Das Zustandekommen des Unternehmens ist dadurch wieder in sehr weite Ferne gerückt worden, und obgleich die Baukonzession vom 19. August 1844, welche am 19. August 1846 abgelaufen war, vom Könige um ein Jahr verlängert worden ist, so steht doch nach Allem sehr zu bezweifeln, daß das Unternehmen ohne kräftige Unterstützung der Regierung jemals ins Leben treten wird.

9. Eisenbahn von Glückstadt über Krempe, Itzehoe, Wilster und Meldorf nach Heide.

a. Geschichte dieses Projekts.

Die Seite 1936 erwähnte Aktienzeichnung lieferte als Resultat, daß eine hinreichende Anzahl von Aktien gezeichnet wurde, um eine General-Versammlung der Aktionäre auf den 30. April 1845 zusammenzuberufen. In dieser konstituirte sich die Gesellschaft einstimmig und wählte einen aus 15 Mitgliedern bestehenden Ausschuß, welchem die fernere Leitung der Geschäfte übertragen wurde.

Den Bemühungen desselben gelang es, durch ein Reskript der Königl. Holsteinischen Regierung das unterm 2. Mai 1844 erlassene Plakat, in Betreff der Vornahme des Nivellements für die gedachte Eisenbahn, auf die zur Entwerfung eines speziellen Bauplanes erforderlichen Vermessungen und Vorarbeiten auszudehnen. Es wurde hierauf der Ober-Ingenieur Dietz mit diesem Geschäfte beauftragt. Unter Leitung desselben wurden vom Ingenieur Behrens im Laufe des Jahres 1845 die speziellen Kostenanschläge nebst Karten und Rissen gefertigt und am Anfange des Jahres 1846 der Direktion eingereicht. Bei der hierauf angestellten gründlichen Prüfung der Kostenanschläge stellte sich ein Gesammtkostenbelauf heraus, der durch die, mittelst der Aktienzeichnung aufgebrachte Summe von 1,000000 Spezies-thaler (worauf bereits 5 Prozent eingezahlt sind) gedeckt wird.

Am 12. Oktober 1846 sollte zu Itzehoe eine General-Versammlung gehalten werden, um zu beschließen, ob der Bau der Bahn bei den jetzigen ungünstigen Geldverhältnissen aufzugeben oder in Angriff zu nehmen sei. Dieselbe wurde jedoch einstweilen ausgesetzt, weil auf das von den Gesellschafts-Behörden bei der Staatsregierung eingereichte Gesuch um Uebernahme der Zinsengarantie für das Aktienkapital, event. um Uebernahme eines Viertels der Aktien, so wie um Bewilligung gleicher Rechte mit der Altona-Kieler Eisenbahn, bis dahin keine Resolution erfolgt war. Auch ist solche

noch jetzt (12. Dezember 1846) nicht eingegangen, und daher eine General-Versammlung, deren Abhaltung vor der Nachsuchung des vollständig ausgearbeiteten speziellen Bauplans auf den Antrag einer großen Anzahl Aktionäre vom Ausschuß beschlossen ist, noch nicht wieder angesetzt.

g. Betriebs-Einrichtungen.

Mitglieder der Direktion sind:

Westphal, Konsul in Itzehoe, Vorsitzender;
Boysen, Ober-Auditeur in Heide, Stellvertreter desselben;
Hansen, Kirchspielvogt in Meldorf;
Scheel, Land- und Obergerichts-Advokat in Itzehoe;
v. Christensen, Deich-Inspektor, als technisches Mitglied.

Der Verwaltungsrath besteht aus folgenden Mitgliedern:

Für Norderdithmarschen:
Horstmann, Kaufmann, Kirchspiels-Deputirter;
Johannsen, Roogs-Inspektor.

Für Süderdithmarschen:
Hedde, Kirchspielvogt, Ritter vom Danebrog, in Brunsbüttel.

Für Wilster:
Tetens, Justizrath.

Für Itzehoe:
Westphal, Obergerichts-Advokat;
Jansen, Kaufmann.

Für Krempe:
v. d. Wettering, Kirchspielvogt.

Für Glückstadt:
Eckard, Obergerichtsrath, Kammerjunker;
Bar. v. Brockdorff, Land- und Obergerichtsrath.

Außerdem:
S. Robinow aus Hamburg;
Dührsen, Kirchspielvogt aus Eddelack;
Wittmaack, Müller aus Glückstadt, und
Witt, Landes-Bevollmächtigter aus Weslingburen.

10. Rendsburg-Eckernförder Eisenbahn.

a. Geschichte des Projekts.

Wie wir schon Seite 1942 erwähnt haben, so war wegen der bekannten, im Sommer 1844 herrschenden, höchst ungünstigen Stimmung der Hamburger Börse gegen die Schleswig-Holsteinschen Eisenbahnen, welche zum größten Theile eben auf Hamburger Zeichnungen beruhten und namentlich wegen der Ungewißheit des Zustandekommens der das Mittelglied bildenden,

erst später gesicherten Rendsburg-Neumünster Eisenbahn das Schicksal des Rendsburg-Eckernförder Schienenweges so problematisch und zweifelhaft, daß kaum irgend eine begründete Meinung darüber geäußert und von dem Central-Komité nicht einmal Etwas zur Förderung des gänzlich in der Luft schwebenden Unternehmens vorgenommen werden konnte, sondern die Arbeiten vor der Hand ruhen mußten.

Aus diesen Gründen wurde vom Komité auch kein Gebrauch von der bereits im Oktober 1844 ertheilten Königl. Konzession, zur Aktienzeichnung auffordern zu dürfen, gemacht, indem erst das Schicksal der Neumünsterschen Linie entschieden sein mußte, welches davon abhing, ob die Hamburger Zeichner ihre 1700 Aktien einlösen würden, wogegen sie sich selbst nach Bedrohung mit gerichtlicher Einklage hartnäckig sträubten. Da jedoch im Anfange des Jahres 1845 die Stimmung der Börsen für Eisenbahnen wieder günstiger wurde, so lösten die Hamburger Zeichner die erwähnten 1700 Aktien vollständig ein.

Diese günstige Wendung der Dinge veranlaßte auch das Central-Komité der Rendsburg-Eckernförder Bahn, sofort wieder seine Arbeiten aufzunehmen, und unterm 21. Februar 1845 die Aufforderung zur Zeichnung der noch fehlenden, dem Inlande reservirten 350 Aktien unter nachstehenden Bedingungen zu erlassen:

§. 1.

Es bildet sich eine Aktien-Gesellschaft, welche den Namen: „Rendsburg-Eckernförder Eisenbahn-Gesellschaft" führt, und welche die Erbauung einer von Eckernförde nach Rendsburg führenden Eisenbahn zum Zwecke hat.

§. 2.

Das Maximum des Anlagekapitals ist angeschlagen zu 3500 Aktien, jede zum Nominalbelaufe von 100 Spezies ($9\frac{1}{4}$ Stück auf die Mark fein), und beträgt also 350000 Spezies oder 1,312500 Mark Kourant.

Sobald im Ganzen 2850 Aktien gezeichnet sind, wird vom Central-Komité eine General-Versammlung der Aktionäre berufen, welche darüber zu entscheiden hat, ob die Bahn sofort durch Lokomotive betrieben und die zu ihrer und der sonstigen Utensilien Anschaffung erforderliche Anzahl von 650 Aktien gezeichnet, oder ob die Zeichnung vorläufig geschlossen und die Bahn bis weiter durch Pferdekraft betrieben werden soll.

§. 3.

Jeder resp. Zeichner von Aktien und nach Einzahlung von 40 Prozent jeder Inhaber einer Aktie oder des die Aktie interimistisch repräsentirenden Dokuments ist Mitglied der Gesellschaft.

§. 4.

Die Aktienzeichnung wird am 12. März dieses Jahres in Rendsburg und Eckernförde eröffnet. An den ersten zwei Tagen darf Jeder nur Eine Aktie, am dritten und vierten fünf Aktien und nachher jede Anzahl von Aktien zeichnen. Die Zeichnung geschieht mittelst Ausfüllung gedruckter Exemplare mit Unterzeichnung des vollen Namens, Standes und Wohnortes des Zeichnenden.

§. 5.

Gleich bei der Zeichnung werden 5 Prozent eingezahlt und dafür Quittung ertheilt. Sollte das Unternehmen nicht zu Stande kommen, so werden die gezahlten 5 Prozent ohne Abzug zurückgezahlt. Das Komité erklärt sich für alle geschehenen Zahlungen verantwortlich.

§. 6.

Fernere Zahlungen geschehen nach erfolgter Konstituirung der Gesellschaft dergestalt, wie der Bau es erfordert, doch jedesmal nach einer wenigstens 14 Tage vorher im Rendsburger, Eckernförder und Itzehoer Wochenblatt, im Altonaer Merkur und in der Hamburger Börsenhalle geschehenen Aufforderung.

§. 7.

Bei Einzahlung der ersten Rate wird für jede Aktie ein besonderer mit dem Namen des Zeichners und mit der Aktiennummer versehener Interims-Aktienschein ertheilt. Nach Einzahlung von 40 Prozent wird dieser Interimsschein gegen eine auf Inhaber lautende Aktie kostenfrei umgetauscht.

§. 8.

Der Zeichner der Aktie haftet unbedingt für die Einzahlung des Betrages derselben, wenn nicht die Gesellschaft ihn durch gestattete Umschreibung der Quittung auf den Namen eines neuen Besitzers seiner Verbindlichkeit zur Leistung der ferneren Einschüsse entläßt. Dieses darf jedoch von Seiten der Gesellschaft erst dann geschehen, wenn 40 Prozent des Nominalbelaufs der Aktie bereits eingezahlt worden sind. Bei jeder folgenden Cession kommen die nämlichen Bestimmungen zur Anwendung. Wenn Inhaber von Aktien aber nach Einzahlung von 40 Prozent eine festgesetzte Terminzahlung innerhalb 4 Wochen nach dem angekündigten Zahltage nicht leisten sollten, so wird zuvörderst in den genannten öffentlichen Blättern, die Zahlung innerhalb der nächsten 4 Wochen mit einem Aufschlage von 5 Spezies zu leisten, erlassen, und wenn auch dann keine Zahlung erfolgt, so sind solche Aktien-Inhaber, ohne ihrerseits von Entrichtung des vollen Nominalbelaufs der Aktie liberirt zu sein, aller Rechte an die Gesellschaft verlustig und diese ist berechtigt, anstatt der erloschenen Aktienscheine andere anzufertigen und zu ihrem Besten zu veräußern.

§. 9.

Sobald im Ganzen 2850 Aktien gezeichnet worden sind, wird das Central-Komité eine General-Versammlung sämmtlicher Aktionäre berufen, in welcher der Präsident desselben oder dessen Stellvertreter den Vorsitz führt. Zu dieser, so wie zu jeder andern General-Versammlung sind die Aktionäre durch eine in die in dem §. 6 genannten Zeitungen einzurückende Bekanntmachung acht Tage vorher einzuladen; in dieser, so wie in anderen General-Versammlungen haben die Inhaber

von 1	bis 3	incl.	Aktien	1	Stimme,
= 4	= 10	=	=	2	=
= 11	= 25	=	=	3	=
= 26	= 50	=	=	4	=
= 51	= 100	=	=	5	=
= 101	= 200	=	=	6	=

und für jede ferneren 100 Aktien bis zur Zahl von 600 Aktien eine Stimme mehr.

Abwesende können einen Aktionär zur Abgebung ihrer Stimme bevollmächtigen, jedoch darf ein Bevollmächtigter im Ganzen als solcher nicht mehr als 5 Stimmen abgeben. Die Beschlüsse der Aktionäre werden durch Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Die

Nichterschienenen oder nicht durch Vollmacht Vertretenen sind an die Beschlüsse der Anwesenden gebunden.

§. 10.

Die Wahl eines Ausschusses, welcher aus 9 Mitgliedern bestehen soll, von denen 3 in Rendsburg und 3 in Eckernförde wohnen müssen, und welcher das Bau- und das künftige Betriebs-Direktorium zu erwählen und der Regierung das von ihm auszuarbeitende Gesellschaftsstatut vorzulegen hat, geschieht durch Abgabe von Stimmzetteln. An den solchergestalt erwählten Ausschuß hat das Central-Komité sein Rechnungswesen abzugeben, und wird von diesem liquidirt.

Obwohl nun unter dem 10. April 1845 vom Central-Komité bekannt gemacht wurde, daß die schon früher in Hamburg gezeichneten 2500 Aktien eingelöst und auch die für das Inland reservirten 350 Aktien gezeichnet worden wären, so ist doch seitdem über das Unternehmen nichts bekannt geworden und scheint das Komité zu seinen weiteren Schritten eine bessere Stimmung der Hamburger Börse für die Holsteinschen Eisenbahnen abwarten zu wollen, als wie sie dort und an allen Börsen Deutschlands schon seit längerer Zeit herrscht.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Bahn beginnt bei Rendsburg unweit des Pulverthurms am Kronenwerk an der Südseite der Landstraße von Rendsburg nach Eckernförde. Dieser Platz ist in mehrfacher Hinsicht, namentlich auch mit Rücksicht auf die projektirte Rendsburg-Flensburger Bahn, als zweckmäßig zum Bahnhofplatze erwählt worden. Von diesem Bahnhofplatze aus geht die Linie in gerader Richtung bis Bünstorf und südöstlich an diesem Dorfe und dem Dorfe Wentorf, und westlich an Haby vorbei nach Lehmsick, wo sie die Wasserscheide zwischen Eider und Ostsee überschreitet. Von hier zieht sich die Linie zwischen Hoffnungsthal und Marienthal und zwischen dem Chausseehause und Wilhelmsthal nach dem Strande der Ostsee und läuft längs desselben fort bis an den Eckernförder Hafen, und zwar unmittelbar an der dortigen Schiffbrücke, woselbst ein vortrefflicher Bahnhofplatz befindlich ist.

Die Länge der Bahnlinie beträgt 5240 Ruthen oder $3\frac{1}{5}$ Meilen, und hiezu kommen noch, wenn der Bahnhof mit dem Rendsburg-Neumünsterschen zusammenfällt, 300 Ruthen, so daß die ganze Bahn eine Länge von $3\frac{2}{5}$ Meilen hat.

Bahnhöfe sind projektirt zu Rendsburg und Eckernförde.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Nach dem Kostenanschlage des Ober-Ingenieurs Dietz vom 27. Juli 1844 stellen sich die Kosten der Bahnanlage wie folgt:

	Im Einzelnen.		Im Ganzen.	
	Kour. Mrk.	ß.	Kour. Mrk.	ß.
A. Erd- und Planie-Arbeiten			264400	—
B. Expropriations- und Entschädigungskosten . . .			74000	—
C. Brücken und Durchlässe			31400	—
D. Oberbau			399600	—
E. Wegekreuzungen			6000	—
F. Einfriedigungen			10500	—
G. Bahnhof zu Eckernförde			115100	—
H. Vorrichtungen auf dem Bahnhofe zu Rendsburg .			30000	—
I. Lokomotive, Wagen und Betriebs-Utensilien:				
3 Lokomotive à 1500 Lstr. oder 26200 Mrk. Kour.	78600	—		
3 Tender à 3600 Mrk.	10800	—		
4 Personenwagen 1. u. 2. Kl. à 800 Mrk.	32000	—		
10 = 3. Kl. à 6500 Mrk. . .	65000	—		
2 Packwagen für Post- und Passagiergut 6rädrig verdeckt à 6000 Mrk.	12000	—		
2 8rädrige Packwagen à 6000 Mrk. . . .	12000	—		
15 6 = = à 1500 = . . .	22500	—		
Für Werkzeuge zum Betriebe der Bahn . .	10100	—		
			143000	—
K. Insgemein:				
Vorläufige Komité-Kosten	6000	—		
Vermessungs- und Veranschlagungs-Kosten .	5000	—		
Direktions- und Verwaltungs-Kosten . . .	10000	—		
Bauführung und Aufsicht	10000	—		
Druckkosten, Insertionen, Prozeßkosten, Reisen der Direktion und der Ausschuß-Mitglieder	10000	—		
Zinsen des Anlagekapitals von 1,215000 Mrk. auf 1 Jahr zu 4 Proz.	48600	—		
Für Wärterhäuser und Signalwesen . . .	7000	—		
Für unvorhergesehene Fälle und Betriebs-Kapital	39900	—		
			136500	—
Summe der Anlagekosten der ganzen Bahn			1,310500	—

Hieraus geht hervor, daß die Kosten der Bahnanlage im Ganzen auf 1,310500 Mark Kour. veranschlagt sind. Zur besseren Sicherheit hat jedoch das Komité die runde Summe von 1,312500 Mark oder 3500 Aktien à 100 Spezies pro Aktie angenommen, wodurch sich die Durchschnittskosten einer Meile auf 410150 Mark berechnen.

Sollte aber nach Bildung der Gesellschaft von dieser beschlossen werden, daß der Bau der Bahn für einen Lokomotiv-Transport eingerichtet, aber einstweilen nur mittelst Pferdekraft betrieben werden sollte, so würde das erforderliche Anlagekapital bei ganz gleichem Kostenaufwande für

A. die Erd- und Planirungs-Arbeiten,

B. die Expropriations- und Entschädigungskosten,

C. die Brücken und Durchlässe,

D. den Oberbau,
E. die Wegekreuzungen und
F. die Einfriedigungen

sich, mit Inbegriff der erforderlichen Personen- und Packwagen, Pferde und sonstigen Betriebs-Utensilien, nach dem Kostenanschlage des Ober-Ingenieurs Dietz auf 1,053500 Mark Kour. oder à Meile 329200 Mark Kour. reduziren, welche Summe das Central-Komité zur besseren Eintheilung der Aktien auf 2850 Aktien à 100 Spezies erhöht hat.

d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältnisse.

Die Steigungs-Verhältnisse zwischen Rendsburg und dem Kreuzungspunkte der Eckernförder Landstraße bei Borgstedt sind geringe, hier aber kommt in der Richtung nach Eckernförde ein Fall von 20 Fuß vor, um die Tiefe der neben dem Dorfe Mohr liegenden Niederung zu erreichen; dieser Fall ist, um die Erdarbeiten nicht zu bedeutend zu vermehren, in einem Verhältnisse von 1 : 150 angenommen.

Von hier steigt die Bahnlinie bis Bunstorf und fällt sodann wieder bis an die östliche Spitze des Wittensees in schwachen Steigungs-Verhältnissen von 1 : 300 und 1 : 250. Von Wittensee bis Lehmsick steigt die Bahnlinie 108 Fuß, wenn auf der Höhe ein Einschnitt von 15 Fuß gemacht wird. Diese Strecke und die folgende, der Abfall nach Hoffnungsthal, sind die mindest günstigen der ganzen Bahnlinie; es kommen hier Steigungen vor von 1 : 100 und 1 : 75, und später von Marienthal bis zum Strande des Eckernförder Hafens ein Fall von 1 : 150, bei ziemlich erheblichen Erdarbeiten. Die letzte Strecke von 400 Ruthen längs des Strandes bis zum Bahnhofplatze am Eckernförder Hafen ist eben.

Die Krümmungen der Bahn können mit großen Halbmessern bequem beschrieben werden, was auch deshalb erforderlich ist, weil die Bahn mit Lokomotiven, die gekuppelte Räder haben, befahren werden muß, indem die Steigungen so stark sind, daß mit anderen Maschinen bei einigermaßen schweren Zügen nicht zweckmäßig gefahren werden kann.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Breite des Planums ist in der Höhe der Schienen zu 16 Fuß für einfaches Geleise angenommen; die Spurweite ist die gewöhnliche von 4′ 8½″ engl. Maaß.

Die Böschungen der Dämme sollen überall zweifüßig, die der kleineren Einschnitte 1½füßig, die der größeren aber 2füßig werden. Die Einfriedigungen der Bahn will man durch Wall und Graben, ersteren mit einer Hecke bepflanzt, herstellen.

Von Rendsburg bis Bünstorf sind die Erdarbeiten nur geringe, indem die Bahn dem Terrain ziemlich angepaßt werden kann. Bei Bünstorf selbst kommt ein Einschnitt von 22 Fuß und gleich darauf ein Auftrag von 36 Fuß am Abflusse des Wittensees, welcher in dieser Höhe überschritten wird, vor. Von hier bis an die östliche Spitze des Sees wechseln Auf- und Abträge

und gleichen sich einigermaßen aus. An dieser Stelle kommt eine Moorstrecke von 100 Ruthen Länge in einer Tiefe von 16 Fuß vor, welche ausgeschüttet werden muß. Zwischen dem Wittensee und Lehmsick sind mehrere Auf- und Abträge erforderlich, und kommt zwischen Haby und Lehmsick noch eine Moorstrecke von 150 Ruthen Länge in einer Tiefe von 8 Fuß vor, welche mit einem Damme von 6 bis 8 Fuß überschritten werden soll.

Bei Lehmsick geht die Bahn in einer Tiefe von 15 Fuß unter der Straße von Sehestedt nach Eckernförde, wo die Bahn in einer Höhe von 7 Fuß über dem gewöhnlichen Wasserspiegel des Hafens endigt, ist die Bahn dem wellenförmigen Terrain möglichst angepaßt, jedoch kommen immerhin beträchtliche Erdarbeiten vor.

Die auf der Bahn vorkommenden Bauwerke bestehen aus den über
den Abfluß des Wittensees bei Bunstorf,
den Zufluß zum Wittensee zwischen Wentorf und Haby
führenden Brücken, aus noch 15 Durchlässen von 2 Fuß Weite unter der Bahn für die Wassergräben und etwa 60 Durchlässen unter den kreuzenden Wegen; ferner aus 2 Brücken, welche über den Bünstorfer und Sehestedter Weg führen.

Der Oberbau der Bahn ist wie auf der Glückstadt-Elmshorner Bahn angenommen, nämlich Schienen von 36 Pfund pro Yard schwer, die von 3 zu 3 Fuß durch eichene Querschwellen unterstützt werden. Die Schwere der zur Befestigung der Schienen auf den Schwellen anzuwendenden Hakennägel ist auf ¾ Pfund festgesetzt.

Ueber

g. Wahrscheinliche Betriebs-Einnahmen und Rentabilität der Bahn

enthält das vom Komité zur Aktienzeichnung erlassene Allerhöchst genehmigte Programm Nachstehendes:

„Die Untersuchungen über die Verkehrs-Verhältnisse der Rendsburg-Eckernförder Bahn, welche vor ertheilter Konzession der Königl. Eisenbahn-Kommission zur Prüfung vorgelegt worden sind, liefern ein genügendes Resultat. Nach denselben stellt es sich als wahrscheinlich heraus, daß, mit Berücksichtigung der nächsten Eventualitäten, die Bahn jährlich passiren werden:

circa 68500 Personen,
= 380000 Ztr. Güter und Vieh.

„Es ist dabei das Zustandekommen der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn im Auge gehalten, und als unbezweifelt anzunehmen, daß in Verbindung mit dieser eine bedeutende Zunahme des Personen- und Waarenverkehrs auf der Rendsburg-Eckernförder Bahn sich entwickeln muß, da weder der Bezug auf den Sandwegen, noch der Bezug pr. Eisenbahn und Wasserstraße über Kiel die Konkurrenz mit der Eisenbahn über Rendsburg wird aushalten können. Eckernförde wird durch sein fruchtbares Hinterland zu einem ganz andern Endpunkte der Eisenbahn, als diese Stadt nach ihrer

eigenen Bevölkerung sein würde, und ist nicht blos Endpunkt, sondern auch Transitpunkt für einen ansehnlichen Personen- und Waarenverkehr.

„Die Rendsburg-Eckernförder Eisenbahn reduzirt die Entfernung der Stadt Eckernförde und deren fruchtbaren Umgegend von Hamburg-Altona vermittelst der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn auf wenige Stunden. Sie führt durch eine der fruchtbarsten Gegenden des Landes, und verschafft einer großen Anzahl adeliger Güter und Dorfschaften, deren Gebiet sie berührt, die Möglichkeit, ihre Produkte durch sie auf die schnellste, sicherste und wenigst kostspielige Weise entweder dem Eckernförder Hafen, von wo aus bereits eine Dampfschifffahrt nach Dänemark in Aussicht gestellt ist, oder dem Weltmarkte Hamburg-Altona, oder dem Schleswig-Holsteinschen Kanal, oder der Nordsee mittelst der Eider, auf welcher eine Dampfschifffahrt von Rendsburg nach Tönning im kommenden Frühjahr ins Leben treten wird, — oder dem Westsee-Hafen Glückstadt zuzuführen. Der Landesverkehr must durch eine solche Anlage, welche den fruchtbaren Osten des Herzogthums Schleswig mit Hamburg-Altona, Eiderstedt, Dithmarschen und der Nordsee in so nahe Berührung bringt, beträchtlich gewinnen.

„Die Altona-Kieler Chaussee hat den Verkehr der Reisenden von Sandweg zu Chaussee versechsfacht, und es ist vom Professor Hansen nachgewiesen, daß die Eisenbahn von Neuem wenigstens eine abermalige Verdreifachung des bestehenden Personenverkehrs hervorrufen werde.

„Es ist deßhalb gewiß ein Minimum, wenn wir in unserer an die Königliche Eisenbahn-Kommission eingesandten speziellen Wahrscheinlichkeits-Berechnung über die Rentabilität der Rendsburg-Eckernförder Bahn die Zunahme des Personenverkehrs vom Sandwege zur Eisenbahn ohne die Durchgangsperiode einer Chaussee nicht stärker angenommen, als die Altona-Kieler Gesellschaft von der Chaussee zur Eisenbahn, nämlich 9 : 20, und die Personen in demselben Verhältniß der Klassen vertheilen, wie die Altona-Kieler, nämlich 1 : 5 : 14, welches Verhältniß auch das Rendsburg-Neumünstersche Komité bei seiner Berechnung zu Grunde gelegt hat. Solchemnach gestaltet sich das Kalkül folgendermaßen:

	Mark Kour.	ß.
3500 Personen 1. Klasse à 9 ß. pr. Meile . .	1968	12
17500 " 2. " à 6 " " " . .	6562	8
47500 " 3. " à 3 " " " . .	8906	4
380000 Ztr. Güter und Vieh à 7 pf. pro Meile .	13854	3
Einnahme pr. Meile	31291	11
Vom Ober-Ingenieur Dietz sind die jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten der 4¼ Meilen langen Rendsburg-Neumünsterschen Bahn (beim Lokomotivbetriebe täglich zwei Züge hin und zurück) zusammen auf 72000 Mark Kour. berechnet, mithin à Meile 16941 Mark 3 ß. Kour., und dürfen wir hier denselben Maaßstab zu Grunde legen . . .	16941	3
Ueberschuß à Meile	14350	8

„Anlagekapital pr. Meile 410150 Mark Kour. giebt eine Dividende von circa 3½ Proz.

„Da diese Zweigbahn für einen selbstständigen Lokomotivbetrieb zu kurz ist, so würde sich die Sache günstiger gestalten, wenn von der Gesellschaft etwa beschlossen würde, daß der Bau dieser Bahn zwar für den Lokomotiv-Transport eingerichtet, indessen vorläufig — bis mit einer Hauptbahn ein Vertrag wegen Uebernahme des Lokomotivbetriebes geschlossen werden könne — ein Betrieb vermittelst Pferdekraft beschafft werden solle.

„Rechnen wir die desfälligen jährlichen Betriebskosten sehr hoch, so können selbige gewiß keinenfalls mehr als die Hälfte der Kosten einer Beförderung vermittelst Lokomotiven betragen, also à Meile circa:

	Mark Kour.	ß.
	8291	11
Abgezogen von der oben berechneten Einnahme	31291	11
Ueberschuß à Meile	23000	—

gäbe bei dem vom Ober-Ingenieur Dietz veranschlagten Anlagekapital von 329200 Mark Kour. pr. Meile, eine Dividende von circa 7 Prozent."

Ueber die

11. Flensburg-Sonderburger Eisenbahn

haben wir weiter nichts als das Seite 1942 bis 1943 Angeführte mitzutheilen.

12. Neumünster-Neustadt Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Zur Ausführung dieser Eisenbahn, welche ihre Richtung von Neumünster über Ploen und Eutin nach Neustadt nehmen soll, trat gegen Ende des Jahres 1845 ein Komité in Neustadt zusammen, und kam bei der Regierung um die Erlaubniß zur Einladung zur Aktienzeichnung und um die Gestattung der Ausführung der Vorarbeiten ein. Unterm 8. April 1846 erfolgte hierauf nachstehende Allerhöchste Resolution:

„Wir genehmigen Allergnädigst, daß dem zur Erbauung einer Eisenbahn von Neumünster über Ploen und Eutin nach Neustadt zusammengetretenen Komité eröffnet werde, daß Wir nicht abgeneigt sind, demselben die Erlaubniß zur Einladung zur Aktienzeichnung für dieses Eisenbahn-Unternehmen zu ertheilen und Uns für die Ertheilung derselben, insoweit die Eisenbahn das Gebiet des Fürstenthums Lübeck berühren wird, bei Sr. Königl. Hoheit dem Großherzoge von Oldenburg zu verwenden, jedoch unter der Bedingung, daß die gedachte Eisenbahn gleichzeitig von Neustadt und von Neumünster aus in Angriff genommen und in ihrer ganzen Länge an

einem und demselben Tage dem Verkehr eröffnet werde, worüber das Komité, unter Einsendung der Ergebnisse der Vorarbeiten zu diesem Unternehmen, wozu demselben, unter der Voraussetzung ihrer Erstreckung auf die ganze Bahnlinie bis Neustadt, die Erlaubniß hierdurch ertheilt wird, und unter Anlegung eines Entwurfs zu dem zu erlassenden Programme, so wie unter Beibringung einer Bescheinigung, daß die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft die Erbauung dieser Zweigbahn von König Christian VIII. Ostseebahn nicht beabsichtige, sich baldthunlichst näher zu erklären hat."

Auf die hierauf Seitens des Königl. Kommissariats an die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn gestellte Anfrage, eine Erklärung darüber abzugeben, ob sie die Anlegung einer beabsichtigten Zweigbahn von Neumünster über Ploen und Eutin nach Neustadt selbst zu übernehmen beabsichtige, beschloß die am 11. Juni 1846 gehaltene General-Versammlung der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft, daß sie den Bau dieser Eisenbahn auszuführen zwar nicht gesonnen sei, aber darin willige, daß eine solche Eisenbahn bei Neumünster in Christian VIII. Ostseebahn einmünde und dadurch zu einer Zweigbahn derselben werde.

Da auch von der Großherzogl. Oldenburgischen Regierung eine Bekanntmachung dahin erlassen wurde:

„daß Se. Königl. Hoheit der Großherzog die Vornahme der Vorarbeiten des Nivellements der Neumünster-Neustädter Eisenbahnlinie, so weit sie das Fürstenthum Eutin treffen wird, jedoch unter dem Vorbehalte Höchst genehmigt haben, daß den betreffenden Grundbesitzern nach Uebereinkunft oder Taxation, deren Grundsätze von der Regierung näher bestimmt werden, von der Eutiner Komité-Sektion Ersatz für etwaige Schäden zu leisten sei,"

wurden von dem Komité die Vorarbeiten eingeleitet und haben demnächst die Absteckung der Bahnlinie und das Nivellement derselben begonnen.

Ob das Unternehmen bei den gegenwärtigen Geldverhältnissen ins Leben treten wird, mag dahin gestellt sein.

b. Sonstige Verhältnisse.

Die Länge der Bahnlinie in der oben angegebenen Richtung wird etwa 8 Meilen betragen. Ueber den Kostenaufwand, welchen die Herstellung derselben erfordern wird, läßt sich bis jetzt nichts Gewisses sagen, jedoch wird derselbe nicht ganz gering sein, indem stellenweise ziemlich bedeutende Terrain-Schwierigkeiten vorkommen. Sollte die Bahn wirklich zur Ausführung gelangen, so wird die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft den Betrieb übernehmen.

13. Kellinghusen-Wrist Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Nachdem in der am 29. Mai 1845 zu Altona gehaltenen General-Versammlung der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft auf geschehene Anfrage der Bau einer Eisenbahn von Wrist nach Kellinghusen abgeschlagen war, trat in letzterem Orte ein Komité zur Ausführung einer Pferdebahn zwischen den ebengenannten Orten zusammen und kam bei der Regierung um Erlaubniß zur Eröffnung einer Aktienzeichnung für dieses Unternehmen ein. In Folge davon wurde laut Schreiben der Königl. Eisenbahn-Kommission in Kopenhagen vom 28. April / 1. Mai 1846 eine Erklärung der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft in Betreff dieser Eisenbahn verlangt und hierauf in der am 11. Juni zu Altona gehaltenen General-Versammlung derselben beschlossen, daß sie darin willige, die beabsichtigte Eisenbahn von Wrist nach Kellinghusen bei Wrist in König Christian VIII. Ostseebahn einmünden und dadurch zu einer Zweigbahn derselben werden zu lassen.

In dieser Hinsicht steht somit der Ausführung der Bahn nichts entgegen, und wäre daher nur zu wünschen, daß die Aufbringung der nöthigen Geldmittel ebenso raschen Fortgang nehmen möge. Da diese kleine Bahn die Altona-Kieler Bahn in nähere Verbindung mit Kellinghusen und dem Störthal bringen wird und nur vortheilhaft auf die Frequenz derselben wirken kann, so ist das Zustandekommen derselben für die obige Hauptbahn sehr wünschenswerth.

C. Eisenbahnen in den Großherzogthümern Mecklenburg.

AA. Im Allgemeinen.

Als allgemeine, die Eisenbahnen betreffende Bestimmungen sind folgende Verordnungen anzuführen:

a. Verordnung wegen Bestrafung der Beschädiger von Eisenbahn-Anlagen.

Friedrich Franz, Großherzog von Mecklenburg u. s. w.

Da die eigenthümliche Natur des Transports auf Eisenbahnen und die mit einer Störung desselben verbundene Gefahr besondere Strafbestimmungen für Beschädigungen der Eisenbahn-Anlagen und deren Transportmittel erforderlich machen, so verordnen Wir, nach verfassungsmäßiger Berathung mit Unseren getreuen Ständen, wie folgt:

§. 1.

Wer vorsätzlich an solchen Eisenbahn-Anlagen, welche schon mit Dampfwagen befahren werden, an deren Transportmitteln oder sonstigem Zubehör solche Beschädigungen verübt, oder auf der Fahrbahn und an Bahnhöfen in irgend einer Weise

durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen, durch Verrückung der Schienen rc. solche Hindernisse bereitet, durch welche der Transport auf der Bahn in Gefahr gesetzt wird, hat, je nach dem mindern oder stärkern Grade der böswilligen Absicht, die ihn dabei geleitet, eine Zuchthausstrafe von einem bis zu zehn Jahren verwirkt.

Ist in Folge einer solchen Handlung ein Mensch am Körper oder an der Gesundheit erheblich verletzt worden, so tritt vier- bis zwanzigjährige, und wenn ein Mensch das Leben verloren hat, zehnjährige bis lebenslängliche Zuchthausstrafe ein. Ist die Tödtung beabsichtigt worden, so finden die Strafgesetze gegen den Mord Anwendung.

§. 2.

Wer fahrlässigerweise durch Handlungen der im §. 1 bezeichneten Art die Transporte auf Eisenbahnen in Gefahr setzt, soll mit dreimonatlicher Gefängniß- bis einjähriger Zuchthausstrafe, und wenn dadurch ein Mensch am Körper oder an der Gesundheit erheblich beschädigt worden oder gar getödtet ist, mit ein- bis vierjähriger Zuchthausstrafe belegt werden.

§. 3.

Die im §. 2 gedachten Strafen finden auch auf die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Transportbetrieb angestellten Personen, und zwar auch alsdann Anwendung, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.

Eisenbahn-Offizianten, welche sich eines der in dieser Verordnung bezeichneten Verbrechens schuldig machen, sind aber, außer der verwirkten Strafe, zugleich ihrer Anstellung für verlustig und jeder ferneren Anstellung bei einer Eisenbahn oder dem Transportbetriebe für unfähig zu erklären, und verfallen die Vorsteher der Eisenbahn, welche die Entfernung des verurtheilten Offizianten nach der Mittheilung des Erkenntnisses nicht sogleich bewirken, in eine Geldbuße von 10 bis 100 Thlr.

Gegeben durch Unsere Regierung, Schwerin am 31. Dezember 1845.

Friedrich Franz.

L. v. Lützow.

b. Verordnung wegen der Stempelfreiheit in Angelegenheiten der Mecklenburgischen Eisenbahnen.

Wir Friedrich Franz, von Gottes Gnaden Großherzog von Mecklenburg u. s. w.

Verordnen hiermit, nach verfassungsmäßiger Berathung mit Unseren getreuen Ständen, daß für alle Verhandlungen und Verträge, welche Zwecks Herstellung der Hagenow-Schwerin-Rostocker, der Schwerin-Wismarschen und der Güstrow-Bützower Eisenbahn-Anlagen, durch Veräußerungen und beziehungsweise Erwerbung von der Expropriation unterliegenden Grundstücken und Rechten veranlaßt werden, sei es nun, daß die Veräußerung im Wege gütlicher Vereinbarung oder zwangsweise erfolgt, die Anwendung des sonst gesetzlich vorgeschriebenen Stempelpapiers nicht erforderlich sein soll.

Gegeben durch Unsere Regierung, Schwerin am 31. Dezember 1845.

Friedrich Franz.

L. v. Lützow.

BB. Einzelne Eisenbahnen.

1. Mecklenburgische Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

In dem Seite 1944 bis 1953 Enthaltenen haben wir gezeigt, daß bis zum Schlusse des Jahres 1844 nur der Bau einer

Schwerin-Hagenower Eisenbahn

gesichert, über die Ausführung der andern Projekte aber nichts bekannt war. Mit dem Anfange des Jahres 1845 nahm diese Angelegenheit jedoch eine andere Wendung. Es vereinigten sich nämlich, in Folge der Bemühungen der betheiligten Städte Wismar und Rostock, mehrere bedeutende Hamburger Bankierhäuser, welche mit den Behörden der erwähnten Städte Verträge wegen Errichtung anonymer Gesellschaften zum Zweck der Herstellung folgender Eisenbahnen:

α. Schwerin-Wismar,

β. Hagenow-Schwerin-Rostock,

abgeschlossen, zu welchen bald darauf auch noch eine dritte Linie,

γ. die Güstrow-Bützower Zweigbahn,

trat.

Die Bedingungen, unter welchen die obigen Verträge zu Stande kamen, waren

α. bei der Schwerin-Wismarer Eisenbahn

im Wesentlichen folgende:

Die zur Anlegung der Eisenbahn zwischen Schwerin und Wismar erforderlichen Geldbedürfnisse sind zu 1,200000 Thlr. Preuß. Kour. veranschlagt und darin die Kosten der Baulichkeiten und des Betriebs-Inventars, die Zinsen des Anlagekapitals bis zur Benutzung der Bahn und alle sonstigen, zur völligen Herstellung der Bahn erforderlichen Verwendungen miteinbegriffen. Diese Summe wird durch 6000 Aktien à 200 Thlr. aufgebracht, von denen die Stadt Wismar 500 Aktien im Betrage von 100000 Thlr., Salomon Heine und G. H. Kämmerer jeder 1000 Aktien, jedes der anderen betheiligten Handlungshäuser aber 500 Aktien übernimmt. Ein jeder der im Vertrage speziell aufgeführten Aktionäre haftet sub hypotheca omnium bonorum (jedoch ohne solidarische Verbindlichkeit) für den Belauf der ersten 40 Prozent der von ihm gezeichneten Aktien. Nach Einschuß von 40 Prozent steht es ihm und event. jedem Aktien-Inhaber frei, durch Einstellung der weiteren Einzahlungen seine Rechte und Verbindlichkeiten als Mitglied der Gesellschaft aufzugeben. Ueber den Belauf von 200 Thlr. Preuß. Kour. pro Aktie findet überall keine Verbindlichkeit Statt, und eben so wenig ist eine Reklamation geleisteter Zinszahlung oder perzipirter Dividende, welche Umstände auch immer eintreten mögen, gegen die Empfänger oder Aktien-Inhaber zulässig. Die Gesellschaft wird einstweilen bis zu ihrer definitiven Konstituirung durch das in der Stadt Wismar bestehende

Eisenbahn-Komité vertreten, das sich indessen auf Ausübung der ihm in der vorliegenden Vereinbarung übertragenen Befugnisse, so wie außerdem auf die weiteren Verrichtungen zu beschränken hat, zu welchen es von der Stadt Wismar und von den betheiligten Hamburgischen und Altonaischen Handlungshäusern ermächtigt werden möchte. Behufs Erleichterung der Kommunikation zwischen dem Komité und den Hamburgischen und Altonaischen Handlungshäusern konstituiren die Letzteren zu ihrem Deligirten den Herrn Kämmerer, so daß das Komité mit diesem zu verhandeln hat. Indessen ist die Stellung des Herrn Kämmerer nur, dem Komité gegenüber, die eines unbeschränkten Bevollmächtigten in Betreff aller hier einschlagenden Verhältnisse. Zwischen Herrn Kämmerer und dessen Mandanten wird festgestellt, daß derselbe, bei eigener Verantwortlichkeit, die Instruktionen der Mehrzahl der Hamburgischen und Altonaischen Kontrahenten zu befolgen hat. Die Mehrzahl wird in dieser Beziehung durch die Repräsentanten von 600000 Thlr. Preuß. Kour. Aktienkapital gebildet. Das Komité wird bei der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Landes-Regierung, alsbald nach erfolgter Genehmigung der vorliegenden Vereinbarung abseiten der Stadt Wismar die Genehmigung der Errichtung der Gesellschaft, auf Grund des vorliegenden Kontraktes, so wie die Konzession zum Bau der Bahn und was dem anhängig ist, nachsuchen. Der Landes-Regierung bleibt vorbehalten:

1. Die Bestimmung der speziellen Richtung der Bahn;
2. die Feststellung der sonstigen Konzessions-Bedingungen.

Diese Bedingungen dürfen indessen nicht ungünstiger für die Kontrahenten sein, als es die Bestimmungen des Königl. Preußischen Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 sind, so weit dieselben mit den Verhältnissen des vorliegenden Unternehmens und den Bestimmungen dieser Uebereinkunft vereinbar erscheinen möchten. Zugleich wird die Landes-Regierung ersucht:

1. den zum Behufe der Bahn, der Bahnhöfe und der sonstigen Anlagen erforderlichen Grund und Boden, soweit derselbe dem Domanio gehört, zur unentgeltlichen Benutzung zu überlassen;
2. etwaige in Zukunft anderen Eisenbahn-Anlagen gewährt werden mögende Betriebs-Erleichterungen oder sonstige das Geschäft betreffende Benefizien auch der hier in Rede stehenden Bahn zuzusichern. — Von dem Aktienkapitale werden eingezahlt: 10 Prozent innerhalb 8 Tagen, nachdem der Eingang der erforderlichen Konzession der Großh. Mecklenburgischen Regierung dem Herrn Kämmerer abseiten des Komité's mitgetheilt sein wird; 30 Prozent in Raten von je 10 Prozent in Zwischenräumen von 3 zu 3 Monaten. Die Zeit der Einzahlung der übrigen 60 Proz. bleibt den Bestimmungen des Gesellschaftsstatuts vorbehalten; es dürfen indessen keine größeren Raten als je 10 Prozent vom Aktienbelaufe und keine kürzeren Intervallen als 2 Monate angeordnet werden. Die Einzahlung geschieht nach der Wahl der Aktionäre in Wismar oder Hamburg. — Gegen Ent-

richtung eines jeden der ersten 4 Einschüsse (zusammen 40 Prozent bildend), welche nur von den Kontrahenten oder für dieselben geleistet werden können, werden Quittungen mit fortlaufenden Nummern von 1 bis 6000, auf die Namen der Kontrahenten lautend, vom Komité oder event. dem definitiven Gesellschafts-Vorstande, oder von einem der mehreren Delegirten des Einen oder des Andern unterzeichnet, durch die Zahlungs-Empfänger ausgehändigt, ohne daß es zu dem Ende der Vorzeigung der Quittungen über die vorangegangenen Einschüsse oder auch nur einer derselben bedürfte. — Nachdem solchergestalt die ersten 40 Prozent eingezahlt sein werden, steht es den ursprünglichen Kontrahenten, gegen Einlieferung der entsprechenden Quittungen über die Einzahlung der vierten Rate, frei, ihre Aktien oder einen Theil derselben auf den Inhaber stellen zu lassen, der alsdann in die Stelle des ersten Kontrahenten eintritt. Auch bleibt es ihnen unbenommen, diese Umschreibung gleich bei der Einzahlung der vierten Rate vorzunehmen. Der Mitwirkung des ursprünglichen Kontrahenten zu dieser Umschreibung bedarf es jedoch nicht, wenn bei Einzahlung der vierten Rate sämmtliche drei Quittungen über die Einzahlung der drei ersten Raten eingeliefert werden, vielmehr erfolgt die Umschreibung alsdann auf Verlangen des Einlieferers dieser sämmtlichen Quittungsbogen auch ohne den Konsens des Kontrahenten. — Bis zur Berichtigung der ersten 40 Prozent steht die Gesellschaft nur mit den ursprünglichen Kontrahenten als solchen in rechtlichem Verbande; Vereinbarungen mit Dritten in Beziehung auf die Rechte der ursprünglichen Kontrahenten bleiben diesen freilich unbenommen, berühren aber die Gesellschaft überall nicht, bevor nicht 40 Prozent eingeschossen und demnächst unter den im Vorstehenden verzeichneten Bedingungen Aktien, auf den Inhaber lautend, ausgestellt worden sein werden. — Erfolgt die Bezahlung einer der vier ersten, ordnungsmäßig ausgeschriebenen Raten nicht bis zum Verfalltage, so bleibt es dem Komité oder event. dem definitiven Gesellschafts-Vorstande anheimgestellt, ob derselbe auf Einschußzahlung nebst Verzugzinsen, vom Verfalltage an gerechnet, klagbar werden, oder ob er diejenigen Nummern, für welche die Zahlung nicht geleistet worden ist, durch den Mecklenburgischen Landes-Anzeiger, die Allgemeine Preußische Zeitung und die Hamburgische Börsenhalle publiziren und die für solche Nummern Verhafteten zur Einzahlung des Verfallenen, nebst einer Konventionalstrafe von 10 Prozent von dem Rückständigen, unter der Verwarnung auffordern will, daß, wenn solche Zahlung nebst Zubehör nicht in ferneren 4 Wochen, vom Tage der Bekanntmachung an, geleistet worden sein werde, sämmtliche aus der Zeichnung und den etwaigen früheren, für solche Nummern geleisteten Zahlungen erwachsenen Rechte, zu Gunsten der Gesellschaft annullirt werden sollen. Erfolgt die Annullirung, so werden neue Zeichnungen für die annullirten zugelassen, und zwar gegen Berechnung

des laufenden Kourses der Aktien zum Vortheile der Gesellschaft. — Die Ausarbeitung des Statuts geschieht unmittelbar nach Eingang der Konzession der Staatsregierung und wird durch ein Mitglied des Komité's und Herrn Kämmerer geleitet. — Die Stadt Wismar verpflichtet sich gegen die Gesellschaft, den der Kommune gehörigen Grund und Boden, welcher für die Bahn, die Bahnhöfe und die sonstigen zugehörigen Anlagen erfordert wird, zur unentgeltlichen Benutzung an die Gesellschaft zu überlassen, und ferner bis zur Eröffnung der Bahn eine Erweiterung, Vertiefung und Verbesserung des Wismarschen Hafens in einer dem zu erwartenden Verkehr entsprechenden Weise beschafft zu haben, ohne daß die Gesellschaftskasse dazu beizutragen hätte. Bei allen Einzahlungen, Zinsberichtigungen, so wie bei den späteren Dividenden-Zahlungen, kurz bei allen Leistungen der Gesellschaft und ihrer Aktionäre an einander wird das Preußische Kourant zum festen Kourse von 150 gegen Hamburger Banko gerechnet. Die hieraus erwachsenen Kours-Differenzen werden von der Gesellschaft getragen und resp. perzipirt. — Die successiven Einzahlungen werden aus der Gesellschaftskasse mit 4 Prozent, vom Tage der geleisteten Zahlung an gerechnet, so lange verzinst, bis die Bahn während eines vollen Jahres dem Verkehr übergeben ist. Die Zinsen eines geleisteten Einschusses werden allemal bei der nächsten Terminzahlung in Abrechnung gebracht.

Aehnlich diesen Bestimmungen waren die im Vertrage wegen Erbauung der

β. Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahn

festgesetzten und wichen dieselben nur in folgenden Punkten von einander ab:

Neun Hamburger Bankierhäuser, an deren Spitze Salomon Heine steht, übernehmen für 2,200000 Thlr. Preuß. Kour. Aktien, andere 600000 Thlr. werden für die Stadt Rostock und dortige Einwohner reservirt. Der Bau der Bahnstrecke von Schwerin nach Hagenow soll so befördert werden, daß dieselbe gleichzeitig mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn dem Verkehre übergeben werden kann, wogegen die übrige Bahnlinie, in Folge des mit Dänemark abgeschlossenen Staatsvertrages wegen Erbauung der Berlin-Hamburger Eisenbahn, erst ein Jahr nach Eröffnung der letzteren benutzt werden darf. (Ein Gleiches gilt auch für die Schwerin-Wismarer Bahnlinie). — Der Schwerin-Wismarschen Eisenbahn-Gesellschaft sollte der eigene Transportbetrieb auf der Bahn von Schwerin bis Hagenow gegen Vergütung gestattet werden.

Nach Abschluß dieser Verträge, durch welche das erforderliche Anlagekapital gedeckt war, kam man bei der Großherzogl. Regierung sowohl um Konzession zum Bau dieser Bahnlinie als auch der Güstrow-Bützower Zweigbahn ein und erhielt dieselbe in der Mitte Juli 1845. Zugleich wurde das Ex-

propriationsgesetz für die ersteren beiden Bahnen und später (13. Januar 1846) auch für die letztere erlassen.

Nachdem die Erdarbeiten an der Bahnlinie zwischen Hagenow und Schwerin bereits am 1. Dezember 1845 begonnen hatten, kamen die Gesellschafts-Vorstände unter sich überein, eine Vereinigung der drei Mecklenburgischen Eisenbahnen zu Stande zu bringen und wendeten sich dieserhalb an die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung. Zu diesem Zwecke wurde, nachdem bereits vorbereitende General-Versammlungen der einzelnen Gesellschaften am 24. und 25. Februar 1846 Statt gefunden hatten, am 25. Februar 1846 eine General-Versammlung der Aktionäre aller drei Eisenbahn-Gesellschaften zu Schwerin gehalten, in welcher die Verschmelzung derselben zu einer Gesellschaft mit großer Stimmenmehrheit beschlossen, die Statuten berathen und ein Ausschuß zur ferneren Leitung der Geschäfte gewählt wurde.

Die Großherzogl. Mecklenburg-Schwerinsche Regierung erklärte sich mit dieser Vereinigung unterm 20. Januar 1846 unter nachstehenden Bedingungen einverstanden:

Wir Friedrich Franz, von Gottes Gnaden Großherzog von Mecklenburg, Fürst zu Wenden, Schwerin und Ratzeburg, auch Graf zu Schwerin, der Lande Rostock und Stargard Herr ꝛc. ꝛc.

Thun hiermit kund, daß, nachdem die Schwerin-Wismarsche Eisenbahn-Gesellschaft, die Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft und die Güstrow-Bützower Eisenbahn-Gesellschaft Uns die Absicht zu erkennen gegeben haben, in Grundlage eines von Uns vorläufig gebilligten Statuts, sich zu einer einzigen Aktien-Gesellschaft unter der Benennung: „Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft" zu vereinigen, deren Zweck auf die Herstellung von Eisenbahn-Anlagen gerichtet ist, welche die Berlin-Hamburger Eisenbahn von Hagenow aus mit der Stadt Schwerin und weiter einerseits mit der Stadt Wismar und andererseits mit der Stadt Rostock, auch mittelst einer in der Nähe von Bützow abzuzweigenden Seitenbahn mit der Stadt Güstrow in Verbindung setzen sollen: Wir für den Fall, daß diese Vereinigung auf Grund des so eben erwähnten Statuts beschlossen werden würde, die Bedingungen der Zulassung dieser vereinigten Eisenbahn-Unternehmungen, mit Beseitigung der den vorgedachten einzelnen Gesellschaften resp. unterm 26. Februar, 8. März und 3. April 1845 ertheilten Konzessions-Urkunden, nachfolgendermaßen feststellen wollen.

§. 1.

Das Statut der Gesellschaft unterliegt Unserer landesherrlichen Bestätigung, und werden durch die Bestätigung desselben der Gesellschaft die Rechte einer Korporation ertheilt. Unsere gegenwärtige Konzessions-Urkunde hat einen integrirenden Theil des Statuts zu bilden.

§. 2.

Die Bestimmung der Richtung der zu erbauenden Eisenbahnen in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte bleibt Unserer Regierung vorbehalten.

§. 3.

Der Bauplan und die Verhältnisse der Konstruktion sowohl der Bahnen als der anzuwendenden Fahrzeuge sind an die Genehmigung Unserer Regierung gebun-

den, und ist die Spurweite der Eisenbahnen in ihrer ganzen Ausdehnung auf 4 Fuß 8½ Zoll englischen Maaßes im Lichten der Schienen festgesetzt.

§. 4.

Für die Erwerbung des zur Anlage der Eisenbahnen und deren Beiwerke erforderlichen Grundes und Bodens normiren das unterm 29. März 1845 erlassene Expropriations-Gesetz und die in Bezug darauf noch ferner im gesetzlichen Wege erfolgten, oder noch zu treffenden Bestimmungen.

§. 5.

Unsere Regierung behält es sich vor, nach vorgängiger Vernehmung der Gesellschaft die Fristen zu bestimmen, in welchen die Anlagen begonnen, fortschreiten und vollendet werden sollen, und kann für deren Einhaltung sich Bürgschaft stellen lassen. Im Falle der Nichtvollendung binnen der bestimmten Frist bleibt vorbehalten, die Anlage, so wie sie liegt, für Rechnung der Gesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung zu bringen, daß dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werde. Es soll jedoch dem Antrage auf Versteigerung die Bestimmung einer schließlichen Frist von sechs Monaten zur Vollendung der Bahn vorangehen.

Der Bau der Bahnstrecke von Hagenow bis Schwerin ist dergestalt zu befördern, daß selbige gleichzeitig mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn dem Verkehre eröffnet werden kann.

§. 6.

Die Bahnen dürfen dem Verkehre nicht eher eröffnet werden, als, nach vorgängiger Revision der Anlage, von Unserer Regierung die Genehmigung dazu ertheilt worden. In keinem Falle sind jedoch die Bahn-Anlagen in ihrer ganzen Ausdehnung bis Wismar und bis Rostock eher dem Verkehre zu eröffnen, als nach Ablauf eines Jahres, von der Eröffnung der Berlin-Hamburger Bahn an gerechnet.

§. 7.

Zur Emission von Aktien über die im Statute festgesetzte Zahl hinaus ist Unsere besondere Genehmigung nothwendig. Die Aufnahme von Geld-Darlehen bedarf der Zustimmung Unserer Regierung, welche selbige an die Bedingung eines festzustellenden Zins- und Tilgungsfonds zu knüpfen befugt ist.

§. 8.

Bei der Veräußerung von Grundstücken ist die Gesellschaft an die Genehmigung Unserer Regierung gebunden, welcher Genehmigung sie jedoch bei Erwerbung der für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke nicht bedarf.

§. 9.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für alle Entschädigungs-Ansprüche aufzukommen, welche in Folge der Bahnanlagen an den Staat gemacht, und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden.

§. 10.

Die Handhabung der Bahnpolizei wird, nach einem von Unserer Regierung darüber zu erlassenden Reglement, der Gesellschaft auf deren Kosten übertragen werden. Das Reglement wird zugleich das Verhältniß der mit diesem Geschäfte beauftragten Beamten der Gesellschaft näher festsetzen.

§. 11.

Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf den Bahnen an den auf denselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an andern Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schade entweder

durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadenersatze befreiender Zufall nicht anzusehen.

§. 12.

Der Tarif der Preise, sowohl für die Personen= als für die Güterbeförderung, bedarf der Genehmigung Unserer Regierung; jedoch wird dadurch nur das Maximum der Preise festgestellt werden, und bleiben Abstufungen innerhalb dieses Maximums, je nach den Interessen des Handels und des inneren Verkehrs, der Gesellschaft überlassen. Für die im Tarife angesetzten Preise sind unter gleichen Verhältnissen alle zur Fortschaffung aufgegebenen Waaren, deren Transport polizeilich zulässig ist, ohne Unterschied der Interessenten zu befördern.

Zur Entscheidung der über die Anwendung des Tarifs zwischen der Gesellschaft und Behörden oder Privatpersonen etwa entstehenden Streitigkeiten, ist Unsere Landes=Regierung die kompetente Behörde.

§. 13.

Für die ersten 5 Jahre nach Eröffnung der Bahnen wird, vorbehaltlich der Bestimmungen des § 21, der Gesellschaft das Recht zugestanden, ohne Zulassung eines Konkurrenten, den Transportbetrieb allein zu unternehmen.

Nach Ablauf solcher 5 Jahre können auch Andere, außer der Gesellschaft selbst, gegen Entrichtung einer Vergütung an dieselbe, zum Transportbetriebe auf den Bahnen die Befugniß erhalten, Falls Unsere Regierung es angemessen finden sollte, denselben hierzu die Konzession zu ertheilen. Die in diesem Falle von den Transport=Unternehmern an die Gesellschaft für die Benutzung der Bahnen, nach Verhältniß der auf die Anlage und Unterhaltung derselben verwandten Kosten, unter Hinzurechnung eines mäßigen Gewinnes, zu entrichtende Vergütung, so wie die anderweitigen Bedingungen über deren Zulassung zu solchem Betriebe, bleiben Unserer Regierung zu reguliren vorbehalten, dafern hierüber zwischen der Gesellschaft und den Transport=Unternehmern eine gütliche Einigung nicht zu erreichen.

§. 14.

Die Gesellschaft wird vor Eröffnung der Bahnfahrten über ihre Verhältnisse zur Postverwaltung eine Vereinbarung mit Unserer Kammer zu treffen haben, wobei von folgenden Grundsätzen auszugehen ist:

1) Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, so weit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen.
2) Sie übernimmt den Transport der Briefe und Gelder, auch Päckereien bis zu 4 Pfd. incl., unentgeltlich, den Transport anderer, ihr von der Post=Verwaltung zur Beförderung übergebenen Gegenstände aber nach den niedrigsten Tarifsätzen.
3) Die Beförderung der Postgüter geschieht, nach dem Verlangen der Post=Verwaltung, in den Wagen der Gesellschaft oder in eigenen Wagen der Post=Verwaltung, in welchem letzteren Falle von der Gesellschaft die Unter=Gestelle ohne weitere Vergütung, als welche nach dem Gewichte der verladenen Postgüter zu entrichten, herzugeben sind. Auch wird die Gesellschaft den Post=Kondukteur oder Schirrmeister, welcher den Wagen der Postverwaltung begleitet, unentgeltlich mitreisen lassen.
4) Findet die Postverwaltung nöthig, der Gesellschaft Reisende zur Beförderung zu überweisen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, dieselben vorzugsweise vor anderen Personen auf derjenigen Klasse der Bahnwagen, die

dazu von der Post im Voraus der Gesellschaft zu bezeichnen, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes solcher Wagenklasse zu befördern.

5) Wird der regelmäßige Postbetrieb auf der Eisenbahn durch die Schuld der Gesellschaft dergestalt unterbrochen, daß die Post-Verwaltung ihren Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen genöthigt wird, so ist die Gesellschaft zum Ersatz des hierdurch veranlaßten Kosten-Aufwandes verpflichtet.

§. 15.

Mehr als zehn Prozent des vorhandenen Aktienkapitals dürfen in einem Jahre niemals zur Vertheilung an die Inhaber der Aktien gelangen. Sobald der Rein-Ertrag des Unternehmens, d. h. dasjenige, was von den Einnahmen der Gesellschaft, nach Abzug der sämmtlichen Unterhaltungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten, der an Kreditoren bezahlten Zinsen und des zum Reservefonds zurückzubehaltenden Betrages übrig bleibt, in einem Jahre zehn Prozent des vorhandenen Aktienkapitals übersteigt, so ist von dem Mehr-Ertrage ein Prozent des in dem Unternehmen angelegten Aktienkapitals zur Amortisation desselben, der Rest aber zum Nutzen der Eisenbahn-Anlagen selbst, z. B. zur Anlegung eines zweiten Geleises, zur Herabsetzung der Fahr- und Frachtpreise, zur Vervollkommnung der Betriebsmittel u. dgl. m. zu verwenden.

Die Amortisation der Aktien geschieht nicht nach ihrem Nominalwerthe, sondern durch Ankauf der Aktien.

§. 16.

Es bleibt Unserer Regierung vorbehalten, das Eigenthum der Bahn-Anlagen mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen.

Hierbei ist, vorbehaltlich jeder anderweitigen, hierüber durch gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulirung, nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

1) Die Abtretung kann nicht eher als nach Verlauf von dreißig Jahren, von dem Zeitpunkte der Transport-Eröffnung an, gefordert werden.

2) Es muß der Gesellschaft die auf Uebernahme der Bahnen gerichtete Absicht mindestens ein Jahr vor dem zur Uebernahme bestimmten Zeitpunkte angekündigt werden.

3) Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen:

   a. Unsere Regierung bezahlt an die Gesellschaft den fünfundzwanzigfachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Aktionäre im Durchschnitt der letzten 5 Jahre ausbezahlt worden ist;

   b. die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls von Unserer Regierung übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus Staatsmitteln berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Aktiv-Forderungen auf Unsere Regierung übergehen;

   c. gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das Eigenthum der Bahnen und des zur Transport-Unternehmung gehörigen Inventariums sammt allem Zubehör auf Unsere Regierung über, sondern es wird derselben auch der, von der Gesellschaft angesammelte Reservefonds übereignet;

   d. bis dahin, wo die Auseinandersetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Einlösung der Aktien und die

Uebernahme der Schulden erfolgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitz und in der Benutzung der Bahnen.

§. 17.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, kann die Gesellschaft vom Staate einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen.

§. 18.

Unserer Regierung bleibt vorbehalten, die Eisenbahnen während eines gewissen Zeitraums ausschließlich zu militärischen Zwecken, namentlich zur Fortschaffung von Truppen und Militär-Effekten, zu benutzen. Wegen der, der Gesellschaft hierfür zu gewährenden Vergütung hat selbige sich mit der Militärbehörde zu vereinbaren, und steht, Falls unter ihnen eine Einigung unerreicht bliebe, die Entscheidung Unserer Regierung zu.

§. 19.

Allen Anordnungen, welche von Unserer Regierung zur Sicherung der Steuer- und Zollabgaben werden getroffen werden, hat die Gesellschaft sich unbedingt zu unterwerfen.

§. 20.

Die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte, mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, soll binnen einem Zeitraume von dreißig Jahren, von Eröffnung der Bahnen in ihrer ganzen Ausdehnung an gerechnet, nicht zugelassen werden; anderweitige Verbesserungen der Kommunikation zwischen diesen Orten und in derselben Richtung sind jedoch hierdurch nicht beschränkt.

§. 21.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach der Bestimmung Unserer Regierung den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen an ihre Bahnen, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung oder in einer Seitenverbindung bestehen, geschehen zu lassen und der sich anschließenden Gesellschaft den eigenen Transport-Betrieb auf der früher angelegten Bahn auch vor Ablauf des im § 13 gedachten Zeitraums zu gestatten. Sie muß sich gefallen lassen, daß die zu diesem Zwecke erforderlichen baulichen Einrichtungen, z. B. die Anlage eines zweiten Geleises, von der sich anschließenden Gesellschaft bewirkt werde. Unsere Regierung wird hierüber, so wie über die Verhältnisse beider Unternehmungen zu einander und besonders wegen der für die Benutzung der früher angelegten Bahn der Gesellschaft zu entrichtenden Vergütung, das Nöthige bei der Konzession des Anschlusses festsetzen.

§. 22.

Die Gesellschaft hat ihren persönlichen Gerichtsstand vor Unserer hiesigen Justiz-Kanzlei.

§. 23.

Zur Ausübung des Aufsichtsrechts Unserer Regierung über das Unternehmen werden Wir einen beständigen Kommissarius ernennen, durch welchen nicht nur alle Beziehungen der Gesellschaft zur Staats-Verwaltung vermittelt werden, sondern welcher auch unmittelbar von der Verwaltung des Unternehmens, sowohl während des Baues als nach demselben, Kenntniß zu nehmen befugt ist. Demselben steht auch das Recht zu, die Vorstände der Gesellschaft zusammenzuberufen und deren Zusammenkünften beizuwohnen, und sind die Vorstände verpflichtet, ihm jede verlangte Auskunft über die Verwaltung zu ertheilen.

Die Bestätigung des technischen Direktors, welcher die technische Aufsicht über den Bau und Betrieb führt, bleibt Unserer Regierung vorbehalten.

§. 24.

Die ertheilte Konzession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft versteigert, wenn diese eine der allgemeinen oder besonderen Bedingungen nicht erfüllt und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

§. 25.

Wir behalten Uns vor, nach Maaßgabe der weiteren Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die vorstehenden Konzessions-Bedingungen zu ergänzen und abzuändern, nach Umständen denselben auch andere, ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sollten jedoch durch dergleichen neue, zur Zeit weder festgesetzte, noch besonders vorbehaltene Bestimmungen eine Beschränkung der Einnahme der Gesellschaft oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden, so ist ihr eine angemessene Geld-Entschädigung dafür zu gewähren.

Urkundlich unter Unserm Handzeichen und Insiegel.

Gegeben durch Unsere Regierung, Schwerin, am 20. Januar 1846.

(gez.) Friedrich Franz.

(L. S.)

(gez.) L. von Lützow.

Die Gesellschafts-Vorstände fanden unter diesen Bedingungen die Vereinigung der drei Gesellschaften zu Einer ihren Interessen entsprechend und beriefen deßhalb General-Versammlungen ihrer Aktionäre auf den 24. und 25. Februar 1846 in Schwerin zusammen. Nachdem man sich in diesen ebenfalls mit der Verschmelzung der Gesellschaften zu einer einverstanden erklärt hatte, fand am 25. Februar 1846 zu Schwerin eine General-Versammlung der Aktionäre aller drei Eisenbahn-Gesellschaften Statt. In dieser wurde die erwähnte Vereinigung mit großer Stimmenmehrheit genehmigt, die Statuten berathen und ein Ausschuß zur ferneren Leitung der Geschäfte gewählt.

Unterm 10. März 1846 erfolgte hierauf die nachstehende Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde:

Wir Friedrich Franz, von Gottes Gnaden Großherzog von Mecklenburg u. s. w., thun hiermit kund, daß, nachdem Uns von den Vertretern der Schwerin-Wismarschen Eisenbahn-Gesellschaft, der Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft und der Güstrow-Bützower Eisenbahn-Gesellschaft die Absicht zu erkennen gegeben war, in Grundlage eines von Uns vorläufig gebilligten Statuts diese verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften zu einer einzigen Aktien-Gesellschaft zu vereinigen, Wir bereits Unterm 20. Januar d. J. die Bedingungen der Zulassung solcher vereinigten Eisenbahn-Unternehmungen festgestellt haben. Nachdem nun weiter nachgewiesen ist, daß in den am 24. und 25. Februar d. J. hierselbst Statt gefundenen General-Versammlungen der Eingangs erwähnten drei Eisenbahn-Gesellschaften deren Vereinigung zu einer einzigen Aktien-Gesellschaft beschlossen worden, und daß diese vereinigte Aktien-Gesellschaft in einer am 25. Februar d. J. abgehaltenen General-Versammlung, auf den Grund des gedachten Statuts sich unter der Benennung:

„Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft,“

mit einem Aktienkapital von Vier Millionen drei Hundert und funfzig Tausend Thalern Preußisch Kourant wirklich konstituirt hat, so wollen Wir die Ausführung der von dieser neu konstituirten Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigten Eisenbahn-Anlagen nunmehr geschehen lassen, derselben auch die Rechte einer Korporation verleihen und das Gesellschafts-Statut in allen Punkten landesherrlich bestätigen.

In Folge dessen werden die unterm 14. Juli 1845 bestätigten Statuten der Schwerin-Wismarschen und der Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft, so wie die unterm 6. Dezember 1845 bestätigten Statuten der Güstrow-Bützower Eisenbahn-Gesellschaft hierdurch außer Kraft gesetzt, in so weit nicht einzelne Bestimmungen aus den §§ 7 bis 10 solcher Statuten, nach der abgesondert deßhalb getroffenen Verfügung, transitorisch noch zur Anwendung kommen möchten.

Unsere gegenwärtige Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde ist mit dem Statute der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft durch das offizielle Wochenblatt bekannt zu machen.

Urkundlich unter Unserem Handzeichen und Insiegel.

Gegeben durch Unsere Regierung. Schwerin, am 10. März 1846.

Friedrich Franz.

(L. S.)

L. von Lützow.

Die hauptsächlichsten Bestimmungen des bestätigten Statuts sind folgende:

Das Kapital der Gesellschaft besteht aus 4,350000 Thlr. Preuß. Kour., welche durch 21750 Aktien, à 200 Thlr. gedeckt werden sollen. Die bisher emittirten Interims-Aktien der drei Gesellschaften werden gegen Interims-Aktien der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft, unter fortlaufenden Nummern von 1 bis 21750, und nach Einzahlung der letzten Rate von 10 Proz. gegen wirkliche Aktien umgetauscht. Alle Einzahlungen werden, nach Wahl der Einzahlenden, in Rostock, Wismar, Güstrow, Hamburg oder Berlin, an die von der Direktion näher zu bezeichnenden Empfänger geleistet. Mit dem nächsten Quartaltage nach vollständiger Eröffnung der sämmtlichen Bahn-Anlagen tritt das Recht der Aktien-Inhaber auf Theilnahme an dem Rein-Ertrage des Unternehmens in Kraft. Der zu bildende Reservefonds darf sich niemals höher als 10 Prozent des Grundkapitals, d. h. bis auf die Summe von 435000 Thlr. belaufen. Alljährlich vor dem Ende des Mai-Monats findet eine ordentliche General-Versammlung der Gesellschaft Statt. Alle Inhaber von Aktien (Interims-Aktien) sind zum Besuche derselben berechtigt; Stimmrecht haben jedoch nur die Inhaber von 10 Aktien (Interims-Aktien). Der Ausschuß besteht aus 16 Mitgliedern, von denen mindestens 4 in Rostock, 3 in Wismar und 1 in Güstrow wohnhaft sein müssen. Die in der ersten General-Versammlung erwählten Ausschuß-Mitglieder bleiben bis zu derjenigen ordentlichen General-Versammlung fungirend, welche auf die Eröffnung der Bahnen in deren gesammter Ausdehnung folgen wird. Die Direktion besteht bis zum Ablaufe eines halben Jahres nach vollständiger Eröffnung der Bahnen aus 5 Mitgliedern, mit Einschluß eines technischen und eines Spezial-Direktors, und hat bis zu dem

eben gedachten Zeitpunkte ihren Sitz in Schwerin. Späterhin wird die Direktion in Rostock und Wismar ihren Sitz haben, so jedoch, daß eins der Mitglieder derselben in Güstrow domizilirt. Die Bahnstrecken von Schwerin nach Wismar, von Schwerin nach Rostock und von Güstrow nach Bützow sind gleichzeitig zu eröffnen. Die vereinigten Bahn-Anlagen haben miteinander zu stehen und zu fallen, so daß niemals ein Theil derselben von der Aktien-Gesellschaft aufgegeben werden darf. Nur für den Fall, daß die Gesellschaft eine, der in der Konzessions-Urkunde enthaltenen, allgemeinen oder besonderen Bedingungen nicht erfüllt, kann die Auflösung der Gesellschaft, vor Ablauf eines Jahres nach Eröffnung der Bahnen in ihrer ganzen Ausdehnung, Statt finden. Tritt dieser Fall ein, so wird die Bahn-Anlage, so wie sie liegt, für Rechnung der Gesellschaft zur Versteigerung gebracht. Der Bau der Bahnstrecke von Hagenow bis Schwerin ist dergestalt zu befördern, daß selbige gleichzeitig mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn dem Verkehre eröffnet werden kann. *) Die Bahnen von Schwerin nach Wismar, Rostock und Güstrow dürfen vor Ablauf eines Jahres, von der Eröffnung der Berlin-Hamburger Bahn (nach Bestimmung des betreffenden Staats-Vertrages mit Dänemark. Anmerkung.) an gerechnet, dem Verkehre nicht übergeben werden.

In Bezug auf den Bau der Bahn führen wir Nachstehendes an:

Die Erdarbeiten wurden bei Schwerin am 1. Dezember 1845 vom Baumeister Kaplick, unter Oberleitung des Bauraths Neuhaus, begonnen, und später (seit dem 1. Mai 1846) unter der Leitung des Baumeisters Arndt während des Jahres 1846 so thätig fortgesetzt, daß dieselben zwischen Schwerin und Hagenow bis Ende Oktober 1846 vollendet waren. Der Brückenbau ist dagegen, der schwierigen Beschaffung des Materials wegen, etwas verspätet, jedoch hofft man, denselben jedenfalls bis zum Schlusse des Jahres 1846 herzustellen. Die Planirung der Bahnhöfe in Schwerin und Hagenow ist vollendet und hat die Legung des Oberbaues, sowohl von Schwerin als von Hagenow aus, nach Anlieferung der Schwellen und Schienen, begonnen. Man hofft, diese Arbeit noch vor Eintritt des Winters zu beendigen. Kontraktmäßig sind bis zum Frühling 3 Lokomotive und die für die Schwerin-Hagenower Bahnstrecke erforderlichen Personenwagen zu erwarten. Am Schweriner Bahnhofsgebäude wird fleißig gearbeitet und es kommt noch vor Winter unter Dach; auch soll der Lokomotivschuppen bis dahin ganz vollendet sein. In Hagenow ist das Bahnhofsgebäude bereits fertig, der Lokomotivschuppen geht seiner Vollendung entgegen und auch die übrigen Gebäude werden vor dem Beginn des Betriebes im Frühjahr ausgeführt sein. Gleich nach Vollendung des Bahngestänges soll dasselbe zur wohlfeileren Beförderung des Materials benutzt und dadurch vorzüglich der Bahndamm geprüft und konsolidirt werden; letzteres hauptsächlich für den Damm durch den Ostroffer See, welcher noch nicht gehörig abgelagert sein

*) Dies ist jedoch nicht der Fall gewesen, indem die Berlin-Hamburger Eisenbahn bereits am 15. Dezember 1846 auf ganzer Länge dem Verkehre eröffnet worden ist.

dürfte. Derselbe liegt am Strande des See's und konnte glücklicherweise sein Material aus dem Schweriner Durchschnitte entnehmen.

Für den Bahntheil Schwerin-Rostock sind die speziellen Vorarbeiten ganz vollendet, die Erdarbeiten an schwierigen Stellen kräftig angegriffen, auch wiederholt neue Nivellements gemacht worden, wodurch viele großartige und umfängliche Erdarbeiten, welche das frühere Nivellement nachweist, entweder beseitigt oder beträchtlich ermäßigt sind.

Für den Bahntheil Güstrow-Bützow ist die Bahnlinie von der Regierung unterm 21. August 1846 genehmigt, und sind seitdem die speziellen Vorarbeiten in Angriff genommen worden. Von beiden Linien ist nur ein Theil der Brücken- und Bahnhofspläne vollendet.

Die Ausführung der Erdarbeiten hat auf den Linien von Bützow nach Rostock, von Kleinen nach Wismar und von Schwerin über Kleinen nach dem Blankenburger Bahnhofe, an der Chaussee von Wismar über Warin nach Brüel, begonnen, und ist ein großer Theil schon vollendet. Die Ausführung des größten Theiles ist noch bis zum Schlusse des Jahres 1846 zu erwarten, wenn die Witterung günstig bleibt und durch das Expropriations-Verfahren der Störrigkeit der Besitzer gesteuert wird.

Die Brücken sind möglichst in Angriff genommen, aber das Material fehlte und theuer war die Ausführung; daher ist beschlossen worden, eigene Ziegeleien bei Wismar und Schwaan anzulegen.

Nach allem diesen kann man erwarten, daß die Bahnstrecke von Hagenow nach Schwerin im Frühjahr 1847, die anderen Bahnlinien aber im Laufe des Jahres 1848 dem Verkehre übergeben werden.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Die Richtung für die Mecklenburgischen Eisenbahnen ist in der Art festgestellt worden, daß dieselbe, von dem Bahnhofe der Berlin-Hamburger Eisenbahn bei Hagenow ausgehend, zunächst die Stadtfeldmark Hagenow, dann die Feldmarken Sudenhof, Jesar, Neu- und Alt-Zachum, Domanial-Amtes Hagenow und Lehmkuhlen, Holthusen, Pampow, Wüstmark und Görries, Domanial-Amtes Schwerin, berührt und durchschneidet, und von Görries aus durch den Ostroffer See, über die Stadtfeldmark Schwerin durch einen Theil der Vorstadt bis in die Nähe des Wismar'schen Thores der Stadt Schwerin geführt werden soll. Von hier läuft die Linie, sich vom Sachsenberge ziemlich westlich haltend, längs dem Flüßchen Aue hin, berührt die Feldmarken von Groß-Medewege, und durchschneidet dann bei Kirch-Stück die Chaussee'n nach Wismar, worauf sie, sich östlich wendend, bei Lübstorf in die Niederungen des Schwerin'schen See's gelangt, in welchen sie über die Feldmarken von Zickhusen und Gallentin bis zum Dorfe Kleinen fortläuft. Hier ist der Trennungspunkt, 'und die Wismar'sche Linie zieht sich nunmehr, den aus dem Schwerin'schen See kommenden Floßgraben zwei Mal überschreitend, über Loosten, Brusenbeck, Mödentin, Mecklenburg (Dorf), Rosenthal, Kluß-Mühle, Triewalk und Lehnensruhe bis zum Pocler Thore nach Wismar hin, wo in der Nähe des Hafens der Bahnhof errichtet wird.

Die Rostocker Linie wendet sich dagegen östlich, über Hohen=Viecheln, Venschow, Jesendorf, Bibow, Tempzin, Wieperstorf, Penzin, Groß= und Klein=Görnow nach Eickelberg und Eickhof, wo die Warnow überschritten wird. Auf dem rechten Ufer der Warnow fortlaufend gelangt sie sodann über Warnow (Dorf), Zernin und Vierburg in die Nähe von Bützow, und dann weiter über Wolcken, Oettelin, Kassow, Wieck und Neu=Ruckiten nach Schwaan. Nicht weit hinter dieser Stadt, bei Benitz (nachdem Friedrichsgabe und Biendorf berührt sind), wird die Warnow abermals überschritten und die Linie läuft dann auf dem linken Flußufer über Huckstorf, Wahrstorf, Polchow, Papendorf, Sildemow, Grogetopshof und Dalwitzerhof auf Rostock zu, wo sie, entweder beim Kräpeliner Thore, in der Nähe des Hafens, oder beim Mühlenthore, im Süden der Stadt, ausmünden wird. Sollte letzterer Fall eintreten, so würde die sogenannte Grube überwölbt und über dieser eine den Bahnhof mit dem Hafen verbindende Pferdebahn angelegt werden.

Die Güstrow=Bützower Zweigbahn geht von dem beim Drachenkruge belegenen Bützower Bahnhofe aus, berührt die Feldmarken Wolken, Zepelin, Schwiesow, Lüssow und Strenz, und mündet bei Güstrow vor dem Schnoien=Thore, auf dem sogenannten Schweinebrink aus.

Die Länge der einzelnen Bahnlinien ist ungefähr, wie folgt, anzunehmen:

Hagenow=Schwerin . . .	$3\frac{3}{4}$	Meilen,
Schwerin=Wismar . . .	5	=
Schwerin=Rostock . . .	10	=
Güstrow=Bützow	$1\frac{3}{4}$	=
Zusammen	$20\frac{1}{2}$	Meilen.

Bahnhöfe werden zu Hagenow, Schwerin, Wismar, Bützow, Schwaan, Rostock und Güstrow eingerichtet.

c. Anlage= und Einrichtungskosten.

Das Gesammt=Anlagekapital ist zu 4,350000 Thlr. Preuß. Kour. angenommen und soll durch 21750 Aktien, à 200 Thlr., gedeckt werden. Die Durchschnittskosten einer Meile würden sich demnach auf 212200 Thlr. berechnen.

Bis zum 1. Mai 1846 stellte sich der Rechnungs=Abschluß wie folgt:

Kreditores.

	Thlr.	sgr.	pf.
Aktien=Kapital=Konto, 4 Prozent auf 21750 Aktien	1,740000 Thlr.	— sgr.	— pf.
Depos. in Wismar	7 =	1 =	— =
Expropriations=Konto	731 =	21 =	— =
Agio=Konto	31 =	23 =	5 =
Interesse=Konto	11202 =	14 =	6 =
Zusammen	1,751972 Thlr.	29 sgr.	11 pf.

Debitores.

Deposito in Wismar	65685	Thlr.	17	sgr.	—	pf.
Diskonto in Hamburg	879352	=	12	=	6	=
Deposito in Hamburg	57600	=	—	=	—	=
Deposito in Güstrow	50674	=	21	=	—	=
Deposito in Rostock	99613	=	7	=	—	=
Hamb. Feuer. C. Anl. von 1842 . .	282215	=	18	=	9	=
Meckl.=Schwer. Anl. 1843	91888	=	22	=	6	=
Kassa in Wismar	5896	=	—	=	—	=
Kassa in Güstrow	941	=	14	=	6	=
Kassa in Rostock	18834	=	4	=	6	=
v. Thien, Rendant zu Bau=Ausgaben	90104	=	15	=	—	=
Baukonto	71206	=	8	=	2	=
Baumeister Arndt (technisches Bureau in Stettin)	2690	=	—	=	—	=
Kassa in Schwerin	2700	=	22	=	—	=
Expropriations=Konto	20069	=	17	=	—	=
Borsig, abschläglich auf Lokomotive .	12500	=	—	=	—	=
Zusammen	1,751972	Thlr.	29	sgr.	11	pf.

Der höchste Kours der ausgegebenen Interims=Aktien war 104, der niedrigste: 68, der jetzige (12. Dezember 1846 in Hamburg): 73½ G.

d. Steigungs= und e. Krümmungs=Verhältnisse.

Da die Bahnlinie nur größtentheils ein ebenes Terrain berührt, so sind dieselben sehr günstig. Das größte vorkommende Steigungs=Verhältniß ist 1 : 300; der kleinste Krümmungs=Halbmesser hat eine Länge von 3600 Preuß. Fuß.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Der Bahndamm wird vorläufig nur für ein Geleise hergestellt. So wenig Schwierigkeiten sich auf der Linie von Hagenow bis zum Ostorffer See darbieten, indem dort nur Einschnitte und Erhöhungen von einigen Fuß vorkommen, so interessant ist der Bau in der Nähe von Schwerin. Der Bahnhof, welcher eine Länge von 100 und eine Breite von 40 Ruthen erhalten wird, mußte, um das Niveau der zum Lübecker Thore führenden Chaussee zu erhalten, um 12 Fuß gesenkt werden. Von dort läuft die Linie in mehreren Kurven und geraden Richtungen theils durch, theils um die Stadt bis zum Ostorffer See, wozu Einschnitte von 250 Ruthen Länge und theilweise 30 Fuß Tiefe erforderlich waren. Die dadurch gewonnene Erde wurde für den Damm durch den Ostorffer See und für denjenigen längs der Aue zur Weiterführung der Bahn nach Wismar benutzt. Bauwerke von Bedeutung kommen, außer einer Brücke über die Sude und einem Tunnel

unter der Wittenburger Straße bei Schwerin, auf der Linie zwischen Hagenow und Schwerin nicht vor.

Auf den anderen Bahnstrecken befinden sich die größten Schwierigkeiten bei Schwerin, wo längs der Aue ein 30 Fuß hoher Damm ausgeführt werden muß, bei Kirch=Stück und am nordöstlichen Ende des Schwerin'schen See's, wo resp. die ziemlich hoch gelegene Chaussee und der von Süden nach Norden ziehende Bergrücken zu durchschneiden sind. Ueber die Warnow müssen, wie unter „Richtung der Bahn" angedeutet worden, zwei Brücken erbaut werden.

Der Oberbau ist auf der Bahnstrecke Hagenow=Schwerin dem der Berlin=Hamburger Bahn ähnlich, indem Vignolesschienen auf eichenen Querschwellen befestigt werden. Letztere sind $7\frac{3}{4}$ bis $9\frac{1}{4}$ Fuß lang, 10 bis 12 Zoll breit und 6 Zoll dick.

Auf den übrigen Bahnstrecken sollen Stuhlschienen angewendet werden, die nach dem Erachten des Baumeisters Arndt den Vorzug verdienen, namentlich weil sie die Schwellen weniger angreifen, und tannene, kianisirte Schwellen, welche nach der Ansicht der Direktion bei gleicher Dauerhaftigkeit circa 25 Proz. billiger sein sollen als die von Eichenholz. Die Dauerhaftigkeit wird den tannenen Schwellen erst durch Kianisirung gegeben, die sich nach der neueren Methode vollständig bewährt haben soll. Die Schienen kommen sämmtlich aus England, und ist im Spätsommer 1846 ein Kontrakt abgeschlossen, wonach das Haus Bölkow und Vaughan zu Middlesbro 6000 Tons Stuhlschienen zu 10 Liv. 2 ß. 6 pf. liefern wird.

g. Betriebs=Einrichtungen und Betriebsmittel.

Die Direktion der Gesellschaft besteht aus folgenden Mitgliedern:
- Meyenn, Acciserath zu Rostock, Vorsitzender;
- Erdmann, Senator zu Wismar;
- Viereck, Senator zu Güstrow;
- Albert, Direktor, als Spezial=Direktor;
- Arndt, Baumeister, als technischer Direktor.

Der Ausschuß ist gebildet durch folgende Personen:
- Dr. Karsten, Bürgermeister, Vorsitzender, in Rostock;
- Strömer, Senator, desgl.
- W. Köster, Konsul, desgl.
- Kippe, Doktor, desgl.
- Mann, Bürgermeister, Stellvertreter des Vorsitzenden, in Wismar;
- Marty, Konsul in Wismar;
- Weckmann, Konsul, desgl.;
- Burmeister, Bürgermeister in Güstrow;
- G. H. Kämmerer, in Hamburg;
- Ch. Parish, jun., desgl.;

Moritz Steinthal, in Hamburg;
H. Dreyer, desgl.;
Knauth, Doktor, desgl.;
Pogge, Gutsbesitzer auf Roggow;
Jakob Saling, in Berlin;
Alexis Meyer, desgl.

Bei Borsig sind 14 Lokomotive mit Tendern, zum Preise von 12500 und 14000 Thlr. Preuß. Kour. bestellt, von denen 3 bis zum Frühjahr 1847 geliefert werden müssen. Bis dahin sollen auch die für die Schwerin-Hagenower Strecke nöthigen Personenwagen hergestellt werden. Für alles Eingehende ist Zollfreiheit bewilligt.

Auf dem Bahnhofe zu Schwerin, als dem Centralpunkte der Mecklenburgischen Eisenbahnen, soll eine Maschinenbau-Werkstätte errichtet werden, deren Kosten auf 200000 Thlr. veranschlagt sind.

Zum Schlusse dieses Abschnittes führen wir noch Einiges über die Projekte an, welche in letzterer Zeit entworfen wurden, um Lübeck mit dem Deutschen Eisenbahn-Netze in Verbindung zu bringen.

Nachdem schon in den früheren Jahren, wie wir Seite 1816 gezeigt haben, das Projekt einer Hamburg-Altona-Lübecker Eisenbahn gescheitert war, weil von Seiten Dänemarks zur Ausführung desselben die Einwilligung nicht gegeben wurde, so war Lübeck gezwungen, ruhig zuzusehen, wie es von allen Seiten mit Eisenbahnen umgangen wurde, um ihm wo möglich den bisherigen Verkehr zu entziehen. Um nun wenigstens noch einen Versuch zu machen, sich dem Deutschen Eisenbahn-Netze nach einer anderen Richtung anzuschließen, erboten sich im Anfange des Jahres 1845 solide Lübecker Bankierhäuser die zum Bau einer Eisenbahn von Lübeck nach Büchen erforderlichen Geldmittel aufzubringen. Diese Bahn sollte sich bei Büchen theils an die Berlin-Hamburger, theils an die von Büchen nach Lauenburg führende Eisenbahn anschließen, und auf ihrem Wege Ratzeburg und Mölln möglichst nahe berühren. Es bildeten sich zur Ausführung dieses Unternehmens in den betheiligten Städten des Herzogthums Lauenburg Eisenbahn-Komité's, welche sich dahin vereinigten, daß sie in einer Eingabe dem Könige die Wünsche des Landes in dieser Beziehung vortrugen und zur Förderung dieser wichtigen Angelegenheit um Konzession zu den Vorarbeiten baten.

Es erging hierauf nachstehender, in öffentlichen Blättern vielfach besprochener, abschläglicher Bescheid:

„Zufolge Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Kommission in Kopenhagen vom 23. v. M., hat dieselbe, nachdem ihr von der hiesigen Regierung unterm 11.

und 17. Mai d. J. über ein Gesuch des zum Zwecke der Erbauung einer Eisenbahn von Lübeck über Mölln nach Büchen zusammengetretenen Komité's, um die Erlaubniß zum Nivellement Behufs der gedachten Eisenbahn-Anlage, Bericht erstattet worden, und nachdem die Kommission mit den Aeußerungen des Departements der auswärtigen Angelegenheiten, des General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegiums, so wie den Berichten mehrerer Behörden in den Herzogthümern Schleswig und Holstein über die fragliche Angelegenheit versehen worden ist, Seiner Majestät dem Könige über diese Angelegenheit ausführlichen Vortrag gehalten.

Se. Majestät der König haben hierauf unterm 23. v. M. allergnädigst zu resolviren geruht, wie folgt:

Da Wir aus höheren Staatsrücksichten es bedenklich finden müssen, die Eröffnung neuer Handelswege zu gestatten, welche dem Verkehre eine den allgemeinen Handels-Interessen des Inlandes nachtheilige Richtung geben könnten, und Wir Uns zur Zeit nicht davon haben überzeugen können, daß die Wohlfahrt Unseres Herzogthums Lauenburg durch die Erbauung einer Eisenbahn von Büchen über Mölln nach Lübeck bedingt sei, so wollen Wir Allerhöchst, daß den zu diesem Zwecke in Lübeck, Mölln und Lauenburg zusammengetretenen Komité's auf ihr Gesuch: die gedachte Eisenbahnlinie nivelliren lassen zu dürfen, zu erkennen gegeben werde: daß diese Bitte nicht bewilligt werden könne. Dagegen legen Wir ein besonderes Gewicht auf die Herstellung einer Verbindung Unserer Stadt Lauenburg mit den im Königreiche Hannover zu erbauenden Eisenbahnen, welche auch durch die Wahl der Richtung auf Lauenburg die Berlin-Hamburger Eisenbahn und folgeweise sowohl die Nordsee als die Ostsee leicht würden erreichen können. Diese Unsere Allerhöchste Resolution ist sowohl Unserer getreuen Ritter- und Landschaft des Herzogthums Lauenburg als Erwiederung auf ihre vorgedachte Angelegenheit betreffende allerunterthänigste Eingabe, als auch dem Departement der auswärtigen Angelegenheiten zum Zwecke der Beantwortung des an Uns gerichteten Schreibens des Senats der freien und Hansestadt Lübeck und der betreffenden Note des Königl. Hannoverschen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten mitzutheilen.

„Indem die Königl. Kommission der hiesigen Königl. Regierung die vorstehende Allerhöchste Resolution mittheilt, hat dieselbige hinsichtlich der fraglichen Angelegenheit Folgendes bemerkt: Die Kommission hätte um so mehr gewünscht, auf die von der Königl. Regierung empfohlene Allerhöchste Bewilligung des gedachten Gesuchs allerunterthänigst antragen zu können, da dasselbe in der mittlerweile eingegangenen sub No. 233 hierbei angeschlossenen allerunterthänigsten Eingabe der Ritter- und Landschaft des Herzogthums Lauenburg dringend unterstützt wird, und diese das Land verfassungsmäßig vertretende Korporation sich durch die uneigennützige Bereitwilligkeit, mit welcher sie bei verschiedenen Anläßen zur Erfüllung der auf die Förderung des allgemeinen Wohls gerichteten landesväterlichen Absichten Sr. Maj. des Königs mitgewirkt, einen wohlbegründeten Anspruch auf die Berücksichtigung ihrer Wünsche erworben hat. Es würden indessen durch die Bewilligung des fraglichen Gesuchs nicht blos, wie auch in dem gefälligen Berichte der Königl. Regierung angedeutet worden, die Interessen des Herzogthums Holstein, welche vorzugsweise vor denen des Herzogthums Lauenburg zu berücksichtigen kein Grund vorhanden ist, gefährdet, sondern auch dem Verkehr eine den allgemeinen Handels-Interessen des Inlandes nachtheilige Richtung auf die ausländische Stadt Lübeck gegeben werden, und diese, auch bei der Erledigung früherer, auf die Erbauung einer Eisenbahn von Lübeck nach Hamburg durch das Herzogthum Hol-

stein gerichteten Anträge Statt gefundene Erwägung, ist es hauptsächlich, durch welche die Kommission sich ungern genöthigt gesehen hat, sich gegen die Bewilligung jenes Gesuchs zu erklären. Dazu kommt, daß, wenn erst die im Bau begriffene Berlin=Hamburger Eisenbahn, welche dem Herzogthum Lauenburg zuzuwenden, da es sich von der Erbauung derselben auf dem jenseitigen Elbufer handelte, Sr. Maj. dem Könige durch die mit sehr erheblichen finanziellen Opfern verbundene Herabsetzung des Transitzolls gelungen ist, nebst der im Interesse der Stadt Lauenburg Allerhöchst bedungenen Zweigbahn dem Verkehr eröffnet ist, das Herzogthum Lauenburg im Verhältnisse zu seiner Ausdehnung und Bevölkerung reichlicher wie irgend ein Land in Europa mit Eisenbahnen versehen, und daß die Berlin=Hamburger Eisenbahn, nachdem Se. Maj. der König derselben die in den früheren gefälligen Berichten der Königl. Regierung als im Interesse des Herzogthums sehr wichtig geschilderte Richtung über Schwarzenbeck zu geben Allerhöchst befohlen haben, nicht blos von Lauenburg aus auf der gedachten Zweigbahn, sondern auch von Ratzeburg und Mölln und dem östlichen Theile des Landes aus auf guten, dem Wunsche des Landes gemäß, mit sehr bedeutenden Zuschüssen aus der Finanzkasse erbauten Kunststraßen leicht zu erreichen sein wird. Dagegen dürfte die von der Königl. Regierung sowohl als von der Ritter= und Landschaft geäußerte Besorgniß, daß es der Stadt Lübeck, falls die Erbauung der fraglichen Eisenbahn nicht gestattet werden sollte, unzweifelhaft gelingen werde, die Verbindung mit den Eisenbahnen im Innern von Deutschland mittelst einer das Lauenburgische Gebiet in unmittelbarer Nähe der Grenze umgehenden Eisenbahn nach Boitzenburg zu erreichen, nach der gegenwärtigen Sachlage nicht begründet, die Herstellung einer Verbindung Lübecks mit Boitzenburg über Schwerin aber theils wegen des bedeutenden Umweges mit erheblichen Nachtheilen für das Herzogthum Lauenburg nicht verbunden, theils durch die Bewilligung des fraglichen Gesuchs nicht zu verhindern sein. Was endlich die, abgesehen von den für die Stadt Lübeck auf Kosten des inländischen Handelsverkehrs bezweckten Vortheilen, hauptsächlich im Interesse der Stadt Lauenburg gewünschte Herstellung einer Verbindung mit den Hannöverschen Eisenbahnen anlangt, so dürfte diese auch ohne die Erbauung einer Eisenbahn von Lübeck nach Büchen erreicht werden können.

„Vorstehende Allerhöchste Resolution, so wie die vorstehenden Bemerkungen der Königl. Eisenbahn=Kommission werden in deren Auftrag Denenselben und Euch, mit Beziehung auf dieselben und Eure alleruntertänigste Eingabe vom 17. Mai d. J., betreffend das Projekt einer von Büchen über Mölln nach Lübeck zu erbauenden Eisenbahn hiermit eröffnet.

„Wir ꝛc. Ratzeburg, den 6. August 1845.

„Königl. Dänemarkische zur Regierung des Herzogthums Lauenburg verordnete Landdrost und Regierungsräthe.

(Unterz.) G. Reventlow."

Da hiernach an die Ausführung einer Eisenbahn, welche Lübeck nach dieser Richtung hin mit dem Deutschen Eisenbahnnetze in Berührung bringen sollte, nicht zu denken war, so wandte man sich an die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung und bat um Gestattung des Baues einer Eisen=

bahn von Lübeck nach Schwerin. Die erwähnte Regierung gab ihre nachbarlich entgegenkommende Bereitwilligkeit durch Erlaubniß der Vorarbeiten zu einer Eisenbahn in der Richtung von Lübeck über Schönberg, Rehna, Gadebusch auf Schwerin zu erkennen und versprach die definitive Konzession, nach erlangter Einwilligung der Landstände zur Anwendung des Expropriationsgesetzes auf die fragliche Bahn, zu ertheilen. Zu letzterem Zwecke legte sie den im November 1845 zu Sternberg versammelten Landständen nachstehende Proposition vor:

„Indem Wir euch zur Mittheilung an die Landtags-Versammlung den in der fünften Landtags-Proposition **sub** No. 3 in Bezug genommenen Entwurf einer Verordnung ꝛc. hierneben übermitteln, — fügen Wir zugleich die mit dem Senate der freien und Hansestadt Lübeck wegen der von demselben bezielten, mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn mittelst einer durch Unsere Lande zu leitenden Anschlußbahn, im Jahre 1843 Statt gehabten Verhandlungen in Abschrift hierneben. Unsere getreuen Stände werden aus diesen letzteren Aktenstücken mit Mehreren entnehmen, wie es dermalen erforderlich geworden, zur Beseitigung des von der Stadt Lübeck als Mitkontrahenten des Staatsvertrages vom 8. November 1841 gegen gewisse zur Verwirklichung des Berlin-Hamburger Eisenbahn-Unternehmens für nothwendig erkannte Modifikationen dieses Vertrages erhobenen Widerspruchs, dem Senate in Bezug auf die Eventualität eines Anschlusses der Stadt Lübeck an die Berlin-Hamburger Bahn eine beruhigende Erklärung zu geben, indem die Versagung derselben unter den damals obwaltenden dringenden Umständen mit großer Gefahr für das Zustandekommen jenes Unternehmens verknüpft gewesen wäre. Wir können und mögen Uns nicht entziehen, demjenigen Folge zu geben, was Wir damals der Stadt verheißen haben, so wenig Wir es auch verkennen, daß bei Gestaltung der Lübeckscher Seits beabsichtigten Anschlußbahn das gewissermaßen konkurrirende Interesse Unserer Seestädte besondere Rücksichtsnahme erforderlich machen wird. So wie Wir aber diese niemals aus den Augen verlieren werden, so glauben Wir auch, daß das Gesammt-Interesse Unserer Lande es erheischt, neben der Verbesserung der Kommunikationen im Innern auch die Verbindung mit auswärtigen Handelsplätzen, zumal solchen, die sich im Besitze ausgebreiteter Handels-Verbindungen und größerer Kapitalien befinden, thunlichst zu befördern und zu vervielfältigen. Von diesen Ansichten waren Wir und Unsere getreuen Stände geleitet, als es galt, neben den auf die inländischen Seestädte zu führenden Chausseen auch die Chaussee-Verbindungen nach Lübeck und Hamburg zu befördern; sie überwogen die Bedenken, welche im Interesse des inländischen Seehandels gegen die Begünstigung der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu seiner Zeit geltend zu machen versucht wurden: und sie sind es wiederum, die auch bei der jetzt angeregten Eisenbahn-Verbindung neben der Rücksicht auf etwa widerstrebende Lokal-Interessen reiflich erwogen zu werden verdienen. Dazu kommt, daß nur für den Fall der Zulassung dieser Eisenbahn-Anlage Aussicht vorhanden ist, den diesseitigen Eisenbahnen auch die direkte Verbindung mit der Hannoverschen Eisenbahn in der Richtung von Lüneburg zu sichern, deren große Vortheile für das Land und insbesondere für Unsere Seestädte längst erkannt wurden. Insofern nun hiernach die bezielte Eisenbahn-Anlage von Lübeck nach Schwerin des Charakters der Gemeinnützigkeit, welcher die Anwendung des Expropriationsgesetzes auf dies Unternehmen rechtfertigte, nicht

entbehren dürfte, haben Wir selbige Unseren getreuen Ständen zu proponiren nicht Anstand nehmen können.

„Gegeben durch Unsere Regierung.

„Schwerin, den 5. November 1845.

Friedrich Franz.

L. v. Lützow."

In der am 4. Dezember 1845 gehaltenen Sitzung der Landstände wurde jedoch der Antrag wegen Anwendung des Expropriationsgesetzes nach mehrfachen Diskussionen abgelehnt, weil man durch die Lübeck-Schweriner Bahn das Aufblühen der Mecklenburgischen Seestädte Wismar und Rostock, so wie das Zustandekommen der Schienenwege, welche eine Verbindung dieser Städte mit dem Deutschen Eisenbahnnetze herbeiführen sollen, gefährdet glaubte.

Die Hoffnung, daß die Bahn später hergestellt werde, scheint die Regierung jedoch noch nicht aufgegeben zu haben, indem in Bezug hierauf in dem Landtags-Abschiede Nachstehendes gesagt ist:

> „Se. Königl. Hoheit haben aus der Erklärung der getreuen Stände gesehen, daß und aus welchen Gründen dieselben zur Zeit Anstand genommen haben, in die Anwendung des Expropriationsgesetzes vom 29. März d. J. auf die Lübeck-Schweriner Eisenbahn-Anlage zu willigen. Se. Königl. Hoh. sind vollkommen überzeugt, daß die getreuen Stände bei diesem Beschlusse lediglich von der Rücksichtnahme auf die Interessen des Landes geleitet worden sind, und wenn zwar Allerhöchst Dieselben im Hinblick auf die von alten Zeiten her bestehenden freundnachbarlichen Beziehungen zur Stadt Lübeck und in Anerkennung der von derselben bei früherer Veranlassung bewiesenen Willfährigkeit, es bedauern müssen, durch die vorliegende ständische Erklärung Sich zur Zeit abgehalten zu sehen, den auf die Herstellung der obberegten Eisenbahn-Verbindung gerichteten Wünschen und Anträgen der Stadt Lübeck Folge zu geben, so hoffen Se. Königl. Hoh. doch, daß der Zeitpunkt, wo diese Wünsche mit den diesseitigen Landes-Interessen vereinbar erscheinen werden, nicht ferne liegen möge."

Aus allem diesen geht hervor, daß in der nächsten Zeit an die Ausführung einer Eisenbahn, welche Lübeck mit dem Deutschen Eisenbahnnetz in Verbindung bringen soll, nicht zu denken ist, indem beide Nachbarstaaten der Ausführung derselben entgegentreten, um dem Verkehre Lübecks Abbruch zu thun und denselben ihren Handelsstädten zuzuführen. Ob ihnen dies bei den gewiß zu erwartenden Gegen-Anstrengungen Lübecks gelingen wird, läßt sich bis jetzt noch nicht bestimmen; jedoch kann man nicht in Abrede stellen, daß

die Gegner dadurch sehr im Vortheile sind, daß sie sich theils schon im Besitze erleichternder Kommunikationsmittel befinden, theils dieselben in kurzer Zeit erhalten werden.

Vorläufig ist man in Lübeck Willens, eine Eisenbahn nach Travemünde auszuführen, und hat die Bürgerschaft von Lübeck in ihrer Versammlung am 27. Juni 1846 die für das Nivellement und sonstigen Vorarbeiten erforderlichen 10000 Mark, wie sie vom Senate genehmigt waren, bewilligt. Diese Arbeiten sind seitdem bereits begonnen worden und wird die Ausführung der Bahn größtentheils von den dabei gewonnenen Resultaten abhängen.

Dem Vernehmen nach soll in neuester Zeit der Senat der freien Stadt Lübeck sich an die Deutsche Bundesversammlung in Frankfurt a. M. gewendet und diese um Fürsprache für die Gestattung der Anlage einer Bahn von Lübeck nach Hamburg durch Lauenburg und Holstein gebeten haben. Die Bundesversammlung (oder Oesterreich und Preußen) soll sich in Folge dieses Gesuches an die Dänische Regierung gewendet haben, und soll von dieser eine ziemlich günstige Antwort eingegangen sein. Anderen Zeitungs-Nachrichten zufolge zeigt sich auch unter den Mecklenburgischen Ständen augenblicklich mehr Neigung, dem bedrängten Nachbarstaate die hülfreiche Hand zu reichen als früher. Bewähren sich diese Nachrichten, so würde ohne Zweifel jenes lange hintertriebene Projekt der Verwirklichung entgegengeführt.



IX.

Eisenbahnen im Herzogthum Braunschweig.



IX. Eisenbahnen im Herzogthum Braunschweig.

In dem Seite 1957 bis 2023 Abgedruckten haben wir die verschiedenen Verhältnisse der Eisenbahnen im Herzogthum Braunschweig unter

1. Braunschweig-Harzburger (Seite 1957—1984),
2. Braunschweig-Oscherslebener (Seite 1984—2008), und
3. Braunschweig-Hannoversche Eisenbahn (Bahnstrecke, welche im Herzogthume Braunschweig belegen ist, Seite 2008—2023)

beschrieben. Diese Eintheilung läßt sich jedoch aus mehreren Gründen ferner nicht beibehalten, und fassen wir daher in dem Folgenden die drei obigen Bahnen unter dem Namen:

Braunschweigsche Eisenbahnen

zusammen.

In Bezug auf

a. Geschichte (S. 1957, 1984 u. 2008), und
b. Richtung und Länge derselben (S. 1966, 1992 u. 2018)

ist dem früher Angeführten nichts hinzuzufügen.

Ueber die Gesammtlänge aller Braunschweigschen Eisenbahnen ist nur noch zu bemerken, daß dieselbe 15,703 Meilen beträgt; hiervon kommen

auf die Braunschweig-Oscherslebener Bahn	8,87	Meilen,
= = = Harzburger =	4,45	=
= = = Hannoversche =	2,366	=

Ueber

d. Steigungs- (S. 1968, 1993 u. 2019) und
e. Krümmungs-Verhältnisse (S. 1969, 1994 u. 2020)

haben wir ebenfalls nichts Neues zu bemerken.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.
(Seite 1966, 1992 u. 2018.)

Die gesammten Anlagekosten für alle Bahnen betragen nach einem Ende 1845 von der Herzogl. Eisenbahn-Kommission an das Herzogl. Staats-Ministerium erstatteten Berichte:

3,298000 Thlr.

Hierzu treten noch für die von den Ständen im Jahre 1846 genehmigte Ausführung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke zwischen Braunschweig und der Hannoverschen Grenze 105000 Thlr., also im Ganzen 3,403000 Thlr.

Die erwähnten 105000 Thlr. vertheilen sich auf die einzelnen Anschlags-Positionen wie folgt:

	Thlr.	ggr.	pf.
Oberbau (ausschließlich des Ankaufs der Schienen)	89004	12	4
Erdarbeiten	4865	19	8
Brücken	955	21	3
Ueberfahrten	1783	20	8
Verbindungsbahnen	4223	10	1
Ausweichvorrichtungen	1672	12	8
Extraordinair	2493	23	4
Zusammen	105000	—	—

Diese Summe wird gegen eine Verzinsung von 3½ Prozent jährlich und gegen Ausstellung einer, von der regelmäßigen Amortisation auszunehmenden, vorläufig im Besitz der Herzogl. Leihhaus-Kommission verbleibenden Gesammt-Obligation aus Herzogl. Leihhaus-Kasse entnommen, der Herzogl. Leihhaus-Kommission aber die Befugniß zugestanden, für den Betrag von 100000 Thlr. Bankscheine zu emittiren. (Auf ähnliche Weise ist auch der frühere Geldbedarf beschafft worden.)

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.
(Seite 1970, 1995 u. 2020.)

Da nach Artikel 5 des zwischen der Braunschweigschen und Königl. Hannoverschen Regierung wegen Erbauung einer Eisenbahn zur Verbindung der Städte Hannover, Braunschweig, Zelle und Hildesheim unter dem 19. März 1842 abgeschlossenen Staatsvertrages (Seite 2010) Braunschweigscher Seits die Verpflichtung übernommen war, auf der Bahnstrecke von Braunschweig bis zur Grenze ein zweites Geleise dann anlegen zu lassen, wenn die Königl. Hannoversche Regierung auf der Bahnstrecke von Hannover bis zur Grenze ein zweites Geleise anlegen würde, und letztere die Ausführung eines solchen noch im Laufe des Jahres 1846 beabsichtigte, so wurde, wie wir bereits im vorigen Abschnitte gesehen, im Jahre 1846 von der Ständeversammlung des Herzogthums Braunschweig auf den Antrag der Regierung die Herstellung des oben erwähnten zweiten Geleises genehmigt. Nach Aus-

führung desselben befinden sich somit auf der Bahnlinie von der Hannoverschen Grenze bis Wolfenbüttel zwei Geleise.

Die Fichten-Langhölzer auf der Bahnstrecke von Wolfenbüttel bis Vienenburg, auf welchen die Schienen liegen, sind nach und nach so abgängig geworden, daß schon im Jahre 1844 der Anfang mit der Auswechselung derselben gegen eichene Querschwellen besonders in den Kurven und an den Stellen, welche der Einwirkung der Züge am meisten ausgesetzt sind, hat gemacht werden müssen, und es ist damit theils nach dem Bedürfnisse der Bahn, theils successiv, um den Betrieb durch die Auswechselungs-Arbeiten nicht zu unterbrechen, bis zu Ende des Jahres 1845 fortgefahren und größtentheils beendigt worden.

g. Betriebs-Einrichtungen, Betriebs-Maschinen.

(Seite 1971, 1997 u. 2021.)

Die Verwaltung wird von der Herzoglichen Eisenbahn-Kommission geleitet, welche unter dem Herzoglichen Staats-Ministerium steht. Dieselbe besteht, außer dem mit einem Gehalte von 3000 Thlr. angestellten Vorsitzenden:

v. Amsberg, Finanz-Direktor und Geh. Legationsrath,

aus folgenden 5 Mitgliedern:

Eisfeldt, Kreis-Direktor;
v. Veltheim, Kammerrath und Probst;
Mahner, Kammerrath;
Schneider, Professor;
Meißner, Professor.

Von diesen ist ein Mitglied mit 700 Thlr. salarirt, drei mit 200 Thlr. renumerirt, wogegen das ständische Mitglied Diäten erhält.

Außerdem fungiren ein Finanzsekretär mit 600 Thlr. Gehalt und 150 Thlr. Remuneration, ein Finanzrevisor als Bureauchef mit 600 Thlr. und freier Wohnung, drei Revisionsgehülfen mit 200, 250 und 350 Thlr., ein Kopist mit 150 Thlr. Gehalt, und zwei den Botendienst versehende, mit 152 Thlr. 2 gGr. und 121 Thlr. 16 gGr. remunerirte Bahnhofs-Arbeiter. Der Gesammtbetrag der Gehalte und Remunerationen ist 6973 Thlr. 18 gGr.

Die Eisenbahn-Betriebskasse wird von einem Finanzkassen-Buchhalter als Rendanten mit 450 Thlr. Gehalt und 150 Thlr. Remuneration unter Assistenz eines Kassenschreibers mit 250 Thlr. geführt. Für Botendienste sind 121 Thlr. 16 gGr. ausgeworfen.

Als Eisenbahnbau- und Betriebsbeamte fungiren:

Steigerthal, Bahn-Direktor,
mit 1100 Thlr. Gehalt und freier Wohnung;
Mittendorff, Bau-Kondukteur,
(für den Bau und die Unterhaltung der Bahnen),
mit 250 Thlr. Gehalt und 250 Thlr. Remuneration;

Chillingworth, Ingenieur (für die Bahnhofs-Werkstätten und das Maschinenwesen),
mit 1100 Thlr. Gehalt und freier Wohnung;
ferner ein Kommissar mit 600 Thlr., ein Eisenbahn-Buchhalter mit 400 Thlr., ein Werkstatt-Buchhalter mit 300 Thlr., ein Werkstatt-Aufseher mit 200 Thlr., ein Ober-Kommissar in Oschersleben mit 800 Thlr. Gehalt und freier Wohnung.

Außerdem sind noch folgende Personal-Etats:

Bahnhofs-Einnahme im Gesammtbetrage von 4275 Thlr. für 22 Beamte und 1387 Thlr. 12 gGr. Bureaukosten.

Kondukteurs und Packmeister (4) zu 1180 Thlr.

Lokomotivführer und Heizer zu 4557 Thlr. 12 gGr.

Fahrgehülfen zu 3115 Thlr.

Bahnhofs-Aufseher (6) zu 1240 Thlr.

Portiers (3) zu 480 Thlr.

Excentricwärter (25) zu 2798 Thlr. 8 gGr.

Bahnaufseher (10) zu 2240 Thlr.

Bahn- und Telegraphenwärter (113) zu 12941 Thlr. 1 gGr. 6 pf.

Bahnhofs-Arbeiter (57), Güterexpedition, Gepäckexpedition, Bahnhofspolizei, Ordnen der Züge, Drehen der Lokomotive, Schieben des Rolltisches, Putzen und Schmieren der Wagen, Steine- und Holzabladen, Abnehmen und Abgabe der Materialien, Wasserpumpen ꝛc. zu 10861 Thlr. 19 gGr.

Was nun die Art des Betriebes in dem Verhältnisse zu den anschließenden fremden Bahnen betrifft, so wird nur die Hannoversche Bahn bis Braunschweig von der Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung betrieben; auf den übrigen Bahnen dagegen geschieht der Betrieb zwar für eigene Rechnung, doch besteht mit der Halberstadt-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zur Erleichterung des Verkehrs, insoweit eine Gemeinschaftlichkeit der Einnahme-Erhebung als eine direkte Beförderung von Magdeburg und Halberstadt nach Braunschweig und umgekehrt Statt findet. Die gemeinschaftlichen Einnahmen werden nach Verhältniß der gegenseitigen Bahnstrecken getheilt, und zwar zwischen Magdeburg und Braunschweig im Verhältniß von 36,6 : 63,4 und zwischen Halberstadt und Braunschweig nach dem Verhältnisse von 23,67 : 76,33.

Im Ganzen sind auf sämmtlichen Braunschweigschen Eisenbahnen 14 Lokomotive vorhanden. Hiervon sind:

2 von Forester u. Komp. in Liverpool,
3 von Norris in Philadelphia bezogen;
4 nach Sharp's Konstruktion sind in der Herzogl. Maschinenfabrik zu Zorge angefertigt;
5 nach Stephenson's neuester Konstruktion, 2 davon mit 6 gekuppelten Rädern, 3 mit 4 gekuppelten und 2 Laufrädern sind unmittelbar von Stephenson in Newcastle bezogen.

An Transportmaterial befinden sich auf sämmtlichen Braunschweigschen Bahnen:

54 Personen- und
80 Lastwagen.

Die Personenwagen älterer Art sind von Dawson in Dublin; die neuerer Art dagegen in der Leipzig-Dresdener Wagenbau-Anstalt und bei Winkens u. Komp. in Halle gebaut. Die letzteren sind durchgehends 6rädrig und mit Adams'schen Bogenfedern versehen.

Die Transportwagen, deren die meisten aus der eigenen Werkstätte der Eisenbahn hervorgegangen sind, bestehen

in 8rädrigen gedeckten,
= 6 = offenen,
= 4 = gedeckten und offenen,

und ihre Anzahl wird noch fortwährend vermehrt.

Die Drehscheiben, schmiedeeiserne Räder mit Achsen, Achsenhalter u. s. w. sind von der Herzoglichen Eisenhütte zu Zorge geliefert.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 1979, 1997 u. 2023.)

Wir geben zuerst eine Haupt-Uebersicht der einzelnen Einnahmen in den Jahren von 1839 bis incl. 1845. Es muß hierbei jedoch bemerkt werden, daß die Herzogl. Braunschweigsche Eisenbahn-Verwaltung den Betrieb vollständig nur auf der Braunschweig-Oschersleben und Harzburger Bahn, also auf einer Bahnstrecke von 13⅓ Meilen hat; dagegen auf der Braunschweig-Hannoverschen Bahn nur die Bahnunterhaltung und was damit zusammenhängt. Die Beförderung der Personen und Güter, also der eigentliche Fahrdienst, ist der Königl. Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung übergeben.

Jahr.	Vom Personen-Transport.				Vom Güter-Transport.			Vom Stein-Transport.			Vom Holz-Transport.			An sonstigen Einnahmen.			Ueberhaupt.		
	Personenzahl.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.
1839 incl. Dez. 1838	324966	35928	10	—	208	22	4	—	—	—	—	—	—	1580	1	8	37717	10	—
1840	247202	29496	1	—	2166	1	2	—	—	—	—	—	—	1837	19	1	33499	21	3
1841	270541	39625	1	5	3529	8	8	13026	21	—	—	—	—	1444	3	1	57625	10	2
1842	289454	46037	6	—	5969	1	2	15365	10	11	7730	21	10	5572	13	6	80675	5	5
1843	337979	87708	20	6	17656	19	11	12749	9	5	6025	10	—	5188	22	3	129329	10	1
1844	440802	137074	9	7	51598	11	—	16365	7	7	7036	7	11	8256	17	5	220331	5	6
1845	501666	150279	21	4	67818	9	9	12341	16	6	5210	20	11	3494	4	3	239145	—	9

Auf die einzelnen Monate der Jahre 1843, 1844, 1845 und 1846 vertheilten sich die Einnahmen wie folgt:

Monat.	1843.			1844.			1845.			1846.		
	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.
Januar	3115	6	8	11524	20	9	14414	22	4	19211	2	4
Februar	5306	6	1	11218	4	11	11092	22	11	17992	16	7
März	6638	4	9	13744	17	2	13344	12	9	18618	19	4
April	4305	—	11	15530	9	10	22887	8	8	23368	22	5
Mai	4587	4	7	20993	9	8	18854	2	2	21824	6	4
Juni	9249	14	4	20045	18	1	21917	13	7	23401	20	9
Juli	9622	17	8	22991	14	4	25155	19	1	25096	7	8
August.	21989	6	4	26254	5	4	31241	16	8	31691	2	5
September . . .	16107	22	11	22911	14	—	24621	3	7	28170	23	10
Oktober	13655	6	6	21051	9	8	20504	21	11			
November . . .	10859	3	8	13450	5	3	16770	10	10			
Dezember . . .	23893	11	8	20614	20	6	18339	14	3			
Summe	129329	10	1	220331	5	6	239145	—	9			

Ueber die Betriebs-Ausgaben in den Jahren 1839—1844 incl. ist eben so wenig durch Berichte als durch die Verhandlungen der Ständeversammlung etwas Ausführliches bekannt geworden, und nur über die Betriebs-Ausgaben des Jahres 1845 vermögen wir in Folge gefälliger Mittheilung der Herzogl. Braunschweigschen Eisenbahn-Kommission Nachstehendes anzugeben:

1. Ausgabe für Unterhaltung der Fahrzeuge.

		Thlr.	gGr.	pf.
a.	Instand-Erhaltung und Reparatur der Lokomotive sammt Tender	15125	11	3
b.	Desgl. für Personenwagen	5627	17	3
c.	Desgl. für einseitige Güter- und Gepäckwagen .	2524	13	8
d.	Desgl. für gemeinschaftliche Güter- und Gepäckwagen	1093	16	8
	Zusammen	24371	10	10

2. Ausgabe für Heiz-, Schmier- und Putzmaterial der Fahrzeuge.

		Thlr.	gGr.	pf.
a.	Für die Lokomotive, für Coaks und Holz zum Anfeuern	31537	14	10
b.	Für Schmier- und Putzmaterial für Lokomotive und Tender	3481	19	10

	Thlr.	gGr.	pf.
c. Für Schmier- und Putzmaterial für Personen- und Güterwagen	1040	19	7
Zusammen	36060	6	3

3. Ausgabe für Bahnunterhaltung, Telegraphen und Bahngeräthschaften ꝛc.

a. Auf den Bahnhöfen für Unterhaltung der			
Gebäude, Wasserstation ꝛc.	1646	13	4
Drehscheiben, Excentrix	517	8	4
Heizung, Beleuchtung	1234	4	7
Brandversicherung	324	8	—
b. Auf den Bahnstrecken			
für die Braunschweig-Oschersleben Bahn .	15275	18	5
für die Harzburger Bahn	8030	17	8
für die Braunschweig-Hannoversche Bahn .	4931	21	7
c. Beleuchtungs-Material für die Telegraphen . .	1038	4	10
d. Für Unterhaltung und Anschaffung von Bahn- und Betriebsgeräthschaften	1190	22	2
Zusammen	34189	22	11

Wiederholung.

1. Ausgabe für Unterhaltung der Fahrzeuge .	24371	10	10
2. Desgl. für Heiz-, Schmier- und Putzmaterial der Fahrzeuge	36060	6	3
3. Desgl. für Bahnunterhaltung, Telegraphen und Bahngeräthschaften ꝛc.	34189	22	11
Summe	94621	16	—

Unter dieser Summe sind jedoch nicht einbegriffen: die Administrationskosten, die Kosten Behufs des Transportdienstes, Bahnhofdienstes und der Bahnhöfe.

Der Verbrauch an Coaks stellte sich im Durchschnitt auf 141,16 Pfd. pro Meile und kostete die Heizung der Lokomotive incl. des Anheizens 21 gGr, 0,92 pf. pro Meile. Der Zentner Coaks kostete bis auf den Tender 14 gGr. 10 pf.

Von den 14 vorhandenen Lokomotiven waren im Jahre 1845 nur 12 im Dienste, indem die beiden fehlenden in umfassender Reparatur sich befanden. Diese 12 Lokomotive legten im Ganzen 35912 Meilen zurück.

Die Reparaturkosten für alle 14 Lokomotive betrugen incl. Tender-Reparaturen . . . . 15125 Thlr. 11 gGr. 3 pf.
demnach Reparaturkosten pro Meile . . . — = 10 = 1,3 =

Die Wagen-Unterhaltung und die Reparaturkosten stellten sich folgendermaßen:

	pf.
Für Wagen 1. Klasse pro Wagenmeile	6,11
= = 2. = = = ...	8,25
= = 3. = = = ...	8,39
= = 4. = = = ...	1,84
Ein Pferdewagen	2,67
= 4rädriger Packwagen pro	1,84
= 8 = = = ...	5,07
= 4 = Güterwagen = ...	1,45
= 6 = = = ...	2,15
Kosten für Schmiere pro Satz (2 Achsen und 4 Räder) und pro Wagenmeile	1,05

Die Unterhaltungskosten der Bahnstrecken stellten sich folgendermaßen heraus:

	Thlr.	gGr.	pf.
Auf der Braunschweig=Oschersleben Bahn kostete jede Ruthe Bahndammlänge an Unterhaltung	1	1	4,6
und pro Ruthe Schienenbahn	—	18	5,6
Auf der Harzburger Bahn betrugen diese Kosten für jede Ruthe Bahndammlänge	1	2	7,8
und pro Schienenbahn	1	1	1½
und auf der Hannoverschen Bahn pro Ruthe Bahndammlänge	1	6	9,41
und pro Ruthe Schienenbahn	1	5	7,54

Durchschnittlich ist auf der eigentlichen Betriebsstrecke der Herzoglich Braunschweigschen Eisenbahnen (Länge 13⅓ Meilen) jede Meile von den Lokomotiven 2656 Mal befahren worden, und da sich die durchschnittlichen Unterhaltungskosten pro Meile Bahndammlänge auf 1828 Thlr. 3 gGr. herausstellen, so kommen auf jede Lokomotivmeile 16 gGr. 6 pf. Bahnunterhaltungskosten.

Schließlich führen wir noch den Etat der Einnahmen und Ausgaben für die Finanzperiode von 1846 bis incl. 1848 an.

Einnahme.	1846. Thlr.	gGr.	pf.	1847. Thlr.	gGr.	pf.	1848. Thlr.	gGr.	pf.	Ueberhaupt. Thlr.	gGr.	pf.
I. Vom Personen-Transport	165795	2	8	193427	15	1	221060	3	6	580222	21	3
II. Vom Güter-Transport	104500	—	—	121916	16	—	139333	8	—	365750	—	—
III. An Pachtgeldern	3738	19	1	3800	—	—	3800	—	—	11338	19	1
IV. Ueberschüsse aus der Steinbruchs-Kasse	500	—	—	1000	—	—	1500	—	—	3000	—	—
V. An sonstigen Einnahmen	1466	2	3	1855	16	11	1306	12	6	4628	7	8
Summe der Einnahme	276000	—	—	322000	—	—	367000	—	—	965000	—	—
Ausgabe.												
I. Administrationskosten	16427	2	—	17000	—	—	17500	—	—	50927	2	—
II. Behuf des Transportdienstes	14665	—	—	16200	—	—	17100	—	—	47965	—	—
III. Behuf des Bahnhofsdienstes	15480	3	—	16600	—	—	17300	—	—	49380	3	—
IV. Behuf der Bahnhöfe	3954	—	—	4690	—	—	4600	—	—	13154	—	—
V. Behuf Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahnen	47096	16	11	46400	—	—	42900	—	—	136396	16	11
VI. Unterhaltung der Fahrzeuge	31551	19	1	33500	—	—	35500	—	—	100551	19	1
VII. Heizungs- und Beleuchtungs-Materialien, so wie Betriebs-Geräthschaften	46615	15	—	48000	—	—	50000	—	—	144615	15	—

Ausgabe.	1846.			1847.			1848.			Ueberhaupt.		
	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.
VIII. Uniformirungskosten der Bahn-Offizianten	3280	10	2	3000	—	—	3000	—	—	9280	10	2
IX. Verschiedene Ausgaben	6929	5	10	8700	—	—	10100	—	—	25729	5	10
Summe der Ausgaben	186000	—	—	194000	—	—	198000	—	—	578000	—	—
Die Einnahme ist veranschlagt	276000	—	—	322000	—	—	367000	—	—	965000	—	—
Mithin ist muthmaßlich Ueberschuß	90000	—	—	128000	—	—	169000	—	—	387000	—	—
Hiervon werden zur Bildung eines Betriebskapitals reservirt	—	—	—	18000	—	—	32000	—	—	50000	—	—
Und kommen daher zur Ablieferung an die Herzogl. Finanzkasse	90000	—	—	110000	—	—	137000	—	—	337000	—	—

Da man bei Aufstellung des Etats für das Jahr 1845 und auch für die früheren Jahre, insbesondere bei Veranschlagung der Einnahmen sich von der Rücksicht hatte leiten lassen, daß die an die Herzogl. Haupt-Finanzkasse abzuliefernden Ueberschüsse etwa den Zinsen zu $3\frac{1}{2}$ Prozent von den zu Eisenbahnbauten bewilligten Kapitalien entsprechen dürften, und da sich ferner im Jahre 1845 die Ausgaben durch viele ungünstige Umstände, insbesondere durch den anhaltenden und strengen Winter und dessen Folgen vermehrt hatten, so waren, wegen der Unzuverlässigkeit der Vorausbestimmung der Einnahmen und Ausgaben, letztere bedeutend hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Um nun nicht wieder denselben Fehler zu begehen, so hat man bei Aufstellung des vorstehenden Etats gar keine Rücksicht darauf genommen, daß das Anlagekapital zu $3\frac{1}{2}$ Prozent aufgebracht und daß ein Reservefonds gesammelt werden müsse, sondern man ist dabei, wie aus dem nachstehenden von der Herzogl. Eisenbahn-Kommission an das Staats-Ministerium hierüber erstatteten Berichte hervorgeht, von anderen Grundsätzen ausgegangen:

„Für das Jahr 1846 sind bei den Ansätzen vom Personentransport im einseitigen Verkehre die Einnahmen aus dem Jahre vom 1. Juli 1844 bis Ende Juni 1845 zum Grunde gelegt, und möchte sich wohl mit einiger Gewißheit darauf rechnen lassen, daß die angenommene Summe von 73113 Thlr. 18 gGr. eingehen werde, da bisher ein Rückschritt in der Einnahme nicht Statt gefunden hat und ein solcher auch für die Folge nicht füglich zu besorgen ist.

„Bei den Ansätzen vom Personentransport im gemeinschaftlichen Verkehr mit Magdeburg und darüber hinaus ist auf einen Zuwachs von 15 Prozent gegen die Einnahme des Jahres vom 1. Juli $18\frac{44}{45}$ aus dem Grunde gerechnet, weil im Jahre 1846 die Bahnen von Zelle und Hildesheim nach Lehrte aller Wahrscheinlichkeit nach insoweit die Einnahmen vermehren werden, daß die angenommene Summe von 63031 Thlr. 5 pf. wirklich eingeht.

„Die aus der Abrechnung mit Hannover resultirende Einnahme vom Personentransport ist zu 29200 Thlr. 8 gGr. 3 pf. angesetzt und ist dabei angenommen, daß die Einnahme des Jahres vom 1. Juli $18\frac{44}{45}$ sich durch das Hinzukommen der oben gedachten Bahnen um 50 Prozent vermehren werde, eine Annahme, die gleichfalls große Wahrscheinlichkeit für sich hat, wenn erwogen wird, daß die Zeller Bahn im Jahre 1845, die Hildesheimer aber im Jahre 1846 eröffnet worden ist, und daß erfahrungsmäßig der Hinzutritt neuer Bahnstrecken belebend auf den Verkehr der älteren Bahnen einwirkt. Diese günstige Einwirkung ist in diesem Falle um so mehr zu erwarten, als die Eröffnung der Zeller Bahn die Kommunikation mit Hamburg und Bremen erleichtert und jedenfalls denjenigen Reisenden, welche bisher die Post zwischen Braunschweig und Hamburg benutzten, sich in Zukunft der Eisenbahn von Zelle ab bedienen werden.

„Die geringen Ansätze für Abonnementsgelder und Extrafahrten zu 150 Thlr. resp. 300 Thlr. werden ohne Zweifel eingehen.

„Bei den Einnahmen vom Gütertransport im einseitigen Verkehre sind die Erfahrungen des Jahres 1845 zum Grunde gelegt und wird auf die angegebene Summe von 27700 Thlr. zu rechnen sein.

„Aus den Abrechnungen mit Magdeburg und Hannover über den Gütertransport sollen, dem Etat zufolge, Braunschweigsche Antheile 48000 Thlr. resultiren, und wiewohl diese Summe im Jahre 1845 nicht erreicht ist, so dürfte dieselbe doch für das Jahr 1846 zu erwarten sein, da insbesondere die Eröffnung der Zeller Bahn nothwendig eine Vermehrung der zu transportirenden Waaren zur Folge haben muß.

„Auf die Einnahme vom Transport für Steine zu 20000 Thlr. und für Holz zu 6000 Thlr. wird zu rechnen sein, und man glaubt selbst, daß der Stein-Transport eine noch größere Einnahme liefern wird.

„Die Einnahme für die Postbeförderung ist zwar nur zu 2300 Thlr. angegeben; es ist jedoch mehrfach nachgewiesen, daß diese Vergütung den von der Bahnverwaltung für die Postadministration zu machenden Leistungen bei Weitem nicht entspricht, und glaubt deshalb hoffen zu dürfen, daß dieser Etat-Ansatz eine erhebliche und angemessene Erhöhung erfahren werde.

„Die übrigen Einnahme-Posten sind, mit Ausnahme der Pachtgelder, welche meistens feststehen, von geringerer Erheblichkeit, ein Ausfall daran aber ist nicht zu befürchten.

„So viel die Ausgaben betrifft, so lassen sich dieselben mit größerer Wahrscheinlichkeit im Voraus berechnen, als die Einnahmen, weil einentheils die Gehalte, Remunerationen und Löhne einigermaßen feststehen und anderntheils für die Ausgaben Behufs des Betriebes und der Unterhaltung der Bahnen die bisherigen Erfahrungen zum Anhaltepunkte dienen, wiewohl allerdings ungewöhnliche Natur-Ereignisse oder sonstige, im Voraus nicht zu übersehende Zufälle möglicher Weise jeden Vorschlag über den Haufen werfen können.

„Ueber die Ausgabe-Kapitel **I.**, **II.** und **III.**, welche größtentheils Gehalte, Remunerationen, Löhne und Büreaukosten enthalten, ist ein Weiteres nicht anzuführen und werden dieselben im Wesentlichen unverändert bleiben, wenn auch einzelne Modifikationen eintreten sollten.

„Die Ausgabe für die Bahnhöfe (**IV.**) umfaßt die Kosten der Unterhaltung der Gebäude, Drehscheiben und Exeentries, so wie die Brandversicherungs-Beiträge, und dürfte bei der großen Menge der zu unterhaltenden Gegenstände angemessen veranschlagt sein.

„Die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahnen (**V.**) wird im nächsten Jahre den meisten Aufwand veranlassen, und obwohl die vom Bahn-Direktor anfänglich für diesen Zweck beantragten Summen bedeutend ermäßigt sind, so bleibt doch ein Betrag von 47096 Thlr. 16 gGr. 11 pf. Bei gehöriger Sparsamkeit wird diese Summe voraussichtlich hinreichen; es muß jedoch bemerkt werden, daß, obgleich im Jahre 1846 die Bahnstrecken von Wolfenbüttel bis Vienenburg (3½ Meilen) vollständig umgebaut werden

müssen, dennoch nicht der ganze hierzu erforderliche Kostenbetrag in den Etat von 1846 aufgenommen, vielmehr die Kosten für einige Gegenstände, insbesondere für die Unterlageplatten, auf das Jahr 1847 verschoben worden ist, theils um den nächstjährigen Etat nicht zu sehr zu belasten, theils weil die Unterlageplatten allenfalls erst im Jahre 1847 eingezogen werden können.

„Die Unterhaltung der Fahrzeuge aller Art wird den veranschlagten Kostenbetrag von 31551 Thlr. 19 gGr. 1 pf. erfordern; letzterer wird aber auch, wenn nicht ungewöhnliche Unglücksfälle eintreten, ausreichen.

„An der bedeutenden Ausgabe für Heizungs- und Beleuchtungs-Material zu 46615 Thlr. 15 gGr. (VII.) läßt sich mit Wahrscheinlichkeit nichts ersparen, jedoch soll auf möglichste Einschränkung des Verbrauchs Bedacht genommen werden.

„Die Uniformirungskosten sind (VIII.) zu 3280 Thlr. 10 gGr. 2 pf. veranschlagt, und belaufen sich deshalb so hoch, weil die Bahnwärter jetzt gleichfalls die Uniform geliefert erhalten und dagegen einen täglichen Lohnabzug von 6 pf. erleiden.

„An Ueberschüssen für Herzogl. Haupt-Finanzkasse resultiren pro 1846 nach dem Etat 90000 Thlr., welches einer Verzinsung des Anlagekapitals von 3,253000 Thlr. zu etwa $2\frac{3}{4}$ Proz. gleichkommt. Wir bemerken dabei, daß das gesammte Anlagekapital zwar 3,298000 Thlr. beträgt, daß indeß eine Summe von 45000 Thlr. im Jahre 1846 noch aus dem Baufonds zu verzinsen sein wird.

„Bei der Aufstellung des Etats für die Jahre 1847 und 1848 ist angenommen, daß die Einnahmen pro 1847 um $\frac{1}{6}$ und pro 1848 um $\frac{1}{3}$ höher als pro 1846 sein werden, und dürfte auf diesen Zuwachs mit um so größerer Wahrscheinlichkeit gerechnet werden können, als in jenen Jahren die Bahnstrecken von Harburg, von Bremen und vom Rhein hinzukommen, auch die direkte Bahnverbindung mit Berlin über Magdeburg und Potsdam hergestellt sein wird, während bis dahin die Eröffnung eigentlicher Konkurrenzbahnen noch nicht zu befürchten ist.

„Durch das Steigen der Einnahmen wächst die Ausgabe nicht in gleichem Verhältnisse und nur für die Kapitel 1, 4, 6, 7 und 9 ist daher eine geringe Erhöhung der Ansätze pro 1846 angenommen.

„Erfolgen die Einnahmen in der veranschlagten Art, so verzinst sich das gesammte Anlagekapital von 3,298000 Thlr. pro 1847 mit etwa 4 Prozent und pro 1848 mit $5\frac{1}{3}$ Prozent."

i. Fahrordnung; Tarif.

Zwischen Braunschweig und Harzburg,
„ „ „ Oschersleben (Magdeburg),
„ „ „ Hannover

werden täglich in beiden Richtungen 3 Fahrten gemacht; außerdem finden zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel 2 Lokalfahrten Statt.

Die Dauer der Fahrten ist:

Zwischen Braunschweig und Harzburg und umgekehrt 1 Stunde 30 Min. bis 1 St. 35 M.;

" " " Oschersleben und umgekehrt 2 Stunden bis $2\frac{1}{2}$ St.;

" " " Hannover und umgekehrt 2 Stunden bis $2\frac{3}{4}$ Stunden;

" " " Wolfenbüttel und umgekehrt 20 Minuten.

Da hinsichtlich der Fahrpreise sich nichts geändert hat, so genügt das Seite 1980, 1999 und 2021 Angeführte.

k. Verzinsung.

Wie bereits unter Betriebseinnahmen und Betriebskosten angeführt ist, so war die bisherige Verzinsung des Anlagekapitals nur sehr gering. Für 1846 ist dagegen eine Verzinsung von $2\frac{3}{4}$, für 1847 von 4 und für 1848 von $5\frac{1}{8}$ Prozent berechnet. Ob die Berechnung mit dem wirklichen Resultate übereinstimmen wird, läßt sich bis jetzt nicht bestimmen, steht jedoch nach dem im Vorigen Angeführten wohl zu erwarten.

l. Personenfrequenz.

(Seite 1982, 2007 und 2023.)

Der Personen-Transport, so wie die Einnahmen dafür waren, nach den von der Herzogl. Eisenbahn-Kommission den Ständen gemachten Mittheilungen, in den einzelnen Monaten der Jahre 1843, 1844 und 1845, 1846 dagegen nach den monatlichen Bekanntmachungen, wie folgt:

Monat.	1843.				1844.				1845.				1846.			
	Anzahl der Personen.	Einnahme.			Anzahl der Personen.	Einnahme.			Anzahl der Personen.	Einnahme.			Anzahl der Personen.	Einnahme.		
		Thlr.	gGr.	pf.		Thlr.	gGr.	pf.		Thlr.	gGr.	pf.		Thlr.	gGr.	pf.
Januar	17963	2759	11	—	24010	6786	15	1	34069	9745	21	6	33200	9525	17	6
Februar	19403	2928	15	—	23754	6637	4	11	24935	6870	19	2	35189	9711	3	10
März	18678	2741	1	—	23026	6117	5	2	27482	8080	13	—	36200	9789	16	2
April	23011	3479	10	—	33356	9314	4	1	37401	10734	22	2	47223	13859	16	3
Mai	21126	3279	22	—	36586	10461	17	9	43325	12814	2	6	46609	13927	11	8
Juni	27881	4711	16	—	45189	14711	5	11	46558	13926	23	5	53634	16410	8	8
Juli	33591	9257	2	7	52995	17757	6	8	54937	16998	22	3	60381	18170	11	1
August	53961	19742	23	—	63399	20326	6	6	69585	21974	20	—	74760	22779	22	7
September	37494	13792	22	—	46415	15369	4	—	47648	15735	3	4	55488	17879	4	1
Oktober	31554	11053	20	4	43826	13562	8	4	44707	13769	8	8				
November	25796	6750	21	11	29679	7993	13	7	37075	10149	22	3				
Dezember	27521	7210	23	8	28567	8037	13	7	33944	9478	11	1				
Zusammen	337979	87708	20	6	440802	137074	9	7	501666	150279	21	4				

Nach den uns von der Herzogl. Eisenbahn-Kommission gemachten Mittheilungen betrug die Personenbeförderung im Jahre 1845: 499613 Personen, die Einnahme: 149581 Thlr. 13 gGr. 6 pf.

Von diesen beförderten Personen sind gefahren in der

1. Wagenklasse	1	Proz.
2. "	18,4	"
3. "	49,65	"
4. "	30,95	"

Ferner sind von diesen beförderten Personen gefahren auf der

Braunschweig-Oscherslebener Bahnstrecke . .	42,81	Proz.
Harzburger Bahnstrecke	35,61	"
Hannoverschen "	21,58	"

Pro Tag wurden durchschnittlich befördert .	1369	Personen.
" Fahrt " " " .	70	"
Auf eine Meile Bahnlänge sind gefahren .	87,18	"

Pro Tag brachte der Personenverkehr ein 409 Thlr. 19 gGr. 6 pf.

Durchschnittlich ist eine Person 2,91 Meilen gefahren und hat eingebracht 7 gGr. 1,84 pf.

Für jede durchfahrene Meile kamen vom Personenverkehr 3 Thlr. 19 gGr. 7,06 pf. auf.

m. Güterfrequenz.

(Seite 1983, 2008 und 2023.)

Die Einnahmen aus dem Güter-, Stein- und Holz-Transport gestalteten sich nach den unter Personenfrequenz angegebenen Quellen in den einzelnen Monaten der Jahre 1843, 1844, 1845 und 1846, wie folgt:

Monat.	1843.												1844.											
	Vom Güter-Transport.			Vom Stein-Transport.			Vom Holz-Transport.			Zusammen.			Vom Güter-Transport.			Vom Stein-Transport.			Vom Holz-Transport.			Zusammen.		
	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.
Januar	350	19	8	—	—	—	—	—	—	350	19	8	4713	21	8	22	—	—	—	—	—	4735	21	8
Februar	437	3	4	1739	2	3	—	—	—	2176	5	7	4144	22	11	—	—	—	266	16	4	4411	15	3
März	651	11	8	2381	12	—	600	20	6	1490	20	2	4712	21	7	24	18	—	476	5	9	5213	21	4
April	514	2	1	—	—	—	—	—	-	514	2	1	4832	19	9	13	18	—	644	15	1	5491	4	10
Mai	419	9	7	858	9	—	—	—	—	1277	18	7	4518	8	7	4623	5	5	742	21	10	9884	11	10
Juni	565	8	11	2938	18	6	841	18	5	4345	21	10	3395	—	6	532	1	—	620	16	8	4547	18	2
Juli	307	3	1	58	12	—	—	—	—	365	15	1	4103	5	5	600	21	—	386	13	11	5090	16	4
August	1458	1	1	756	20	3	—	—	—	2214	21	4	4469	6	1	837	15	—	379	5	8	5686	2	9
September . . .	2185	20	2	—	—	—	—	—	—	2185	20	2	3960	10	6	2059	22	—	695	5	2	6715	13	8
Oktober	2597	12	4	—	—	—	—	—	—	2597	12	4	4604	6	8	902	—	—	1717	18	—	7224	—	8
November . . .	3617	11	9	486	13	6	—	—	—	4104	1	3	4136	5	-	767	3	—	464	22	1	5368	6	1
Dezember . . .	4552	12	3	3529	17	11	4582	19	1	12665	1	3	4007	2	4	5982	—	2	641	11	5	10630	13	11
Zusammen	17656	19	11	12749	9	5	6025	10	—	36431	15	4	51598	11	—	16365	7	7	7036	7	11	75000	2	6

	1845.												1846.		
													Zusammen.		
Januar	4669	—	10	—	—	—	371	22	10	5040	23	8	9685	8	10
Februar	3229	18	5	620	10	6	160	18	—	4010	22	11	8281	12	9
März	4506	18	11	—	—	—	577	7	1	5084	2	—	8829	3	2
April	8610	9	7	2827	—	—	492	16	6	11930	2	1	9509	6	2
Mai	5409	16	—	55	—	—	425	1	9	5889	17	9	7896	6	8
Juni	6737	2	1	117	—	—	331	16	10	7185	18	11	6991	12	1
Juli	5957	5	6	1796	12	—	378	2	10	8131	20	2	6925	19	2
August	5926	6	9	2907	6	—	524	11	—	9357	23	9	8911	3	10
September . . .	6119	6	2	1602	22	6	801	4	1	8523	8	9	10291	19	9
Oktober	5645	6	9	16	12	—	671	18	6	6333	13	3			
November . . .	5697	22	11	247	9	—	475	21	6	6421	5	5			
Dezember . . .	5309	15	10	2106	16	6	—	—	—	7416	8	4			
Zusammen	67818	9	9	12341	16	6	5210	20	11	85370	23	2			

Die Güterbeförderung betrug im Jahre 1845 nach den von der Herzogl. Eisenbahn-Kommission uns gemachten Mittheilungen:

1,332157 Ztr.,

wofür

87320 Thlr. 17 gGr. 7 pf.

eingenommen wurden.

	Thlr.	gGr.	pf.
Pro Tag brachte der Güterverkehr ein . .	239	5	—
Für jede durchfahrene Meile brachte der Güterverkehr ein	2	5	8,47



Die Eisenbahnen Deutschlands.

Statistisch-geschichtliche Darstellung
ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt, so wie ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen.

Vom

Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden,
Dr. beider Rechte, vormals Spezial-Direktor der Berlin-Stettiner Eisenbahn.



Erste Abtheilung. Zweiter Abschnitt. Fünfte Lieferung.

Fünftes Supplement
oder
der Hannoverschen, Baierischen und der Eisenbahnen auf dem Gebiete der freien Stadt Bremen
erste Fortsetzung.

Berlin, Posen und Bromberg.
Druck und Verlag von Ernst Siegfried Mittler.
1847.



X.

Eisenbahnen
im Königreich Hannover.



X. Eisenbahnen im Königreich Hannover.

A. Allgemeine Verhältnisse.

Indem wir hier im allgemeinen Theil die während der Jahre 1844, 1845 und 1846 an den verschiedenen Eisenbahnlinien gemachten Arbeiten übergehen, um bei den einzelnen Eisenbahnen das Nöthige davon zu erwähnen, theilen wir das Wichtigste aus den Verhandlungen der Ständeversammlung des Jahres 1846 mit.

Zuerst wird es in dieser Hinsicht nothwendig sein, sämmtliche Vorlagen des Königl. Kabinets an die Stände ihrem wesentlichsten Inhalte nach im Folgenden aufzuführen:

a. Schreiben des Königl. Kabinets vom 24. Februar 1846, den Stand des Landes-Eisenbahn-Unternehmens im Allgemeinen betreffend.

b. Nachschrift des Königl. Kabinets vom 24. Februar 1846, die Einnahmen und Ausgaben für die Eisenbahnen bis zum 1. Januar 1846 betreffend.

c. Nachschrift 2 des Königl. Kabinets vom 24. Februar 1846, die Eisenbahnen nach Minden und Bremen betreffend.

d. Nachschrift 3 des Königl. Kabinets vom 24. Februar 1846, die Mehrbewilligung für den Central-Bahnhof in Hannover betreffend.

e. Nachschrift 4 des Königl. Kabinets vom 24. Februar 1846, die Mehrbewilligung für den Bahnhof zu Harburg betreffend.

f. Nachschrift 5 des Königl. Kabinets vom 24. Februar 1846, die Bewilligung für doppelte Schienengeleise von Hannover bis zur Braunschweigschen und bis zur Kurhessischen Grenze betreffend.

g. Nachschrift 6 des Königl. Kabinets vom 24. Februar 1846, das Geldbedürfniß für die bewilligten Eisenbahnen vom 1. Januar 1846 bis 1. Juli 1848 betreffend.

h. Nachschrift 7 des Königl. Kabinets vom 24. Februar 1846, das Eisenbahn-Kassenwesen und die Kontrole des Schatz-Kollegiums betreffen .

i. Nachschrift 8 des Königl. Kabinets vom 24. Februar 1846, die Ueberlassung des Betriebes der Eisenbahnen an Privat-Unternehmer und feste Anstellungen bei der höheren Verwaltung der Eisenbahnen betreffend.

k. Nachschrift 9 des Königl. Kabinets vom 24. Februar 1846, den Fracht-Tarif der Landes-Eisenbahnen betreffend.

l. Nachschrift 10 des Königl. Kabinets vom 24. Februar 1846, das Verhältniß der Eisenbahnen zur Postverwaltung betreffend.

m. Königl. Schreiben vom 24. Februar 1846, die West- und Südbahn betreffend.

n. Schreiben des Königl. Kabinets vom 26. Mai 1846, den Gesetz-Entwurf wegen Bestrafung von Verbrechen gegen die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes betreffend.

Es würde jedenfalls zu weit führen, wenn wir auf die Besprechung aller dieser Aktenstücke speziell eingehen wollten; wir begnügen uns daher, aus denjenigen, welche allgemeines Interesse gewähren, das Wichtigste hervorzuheben.

Aus dem Schreiben sub b geht hervor, daß die Einnahmen und Ausgaben für die Eisenbahnen bis zum 1. Januar 1846 sich, wie folgt, stellten.

Die Einnahmen der Eisenbahn-Hauptkasse, welche Behuf des Baues und der ersten Einrichtung des Betriebes der Eisenbahnen bis zum 1. Juli 1845 herbeigeschafft wurden, bestanden in Folgendem:

	Thlr.	gGr.	pf.
1. Die General-Steuerkasse hat außer der Million Thaler, welche später der Eisenbahnschulden-Tilgungskasse überwiesen ist und die unten zur Berechnung kommt, aus eigenen Mitteln Behuf der Eisenbahnen allmählig vorgeschossen	600000	—	—
2. Aus dem Kapitalienfonds der General-Steuerkasse sind mit Einschluß derjenigen 500000 Thlr., welche dieser aus Domanial-Ablösungsgeldern vorgeliehen erhalten hatte, an die Eisenbahnkasse dargeliehen	620000	—	—
3. Die Landesschulden-Tilgungskasse hat in Gemäßheit des §. 2 des Gesetzes vom 20. Dezember 1844 der Eisenbahnkasse geliehen	300000	—	—
4. Aus der Eisenbahnschulden-Tilgungskasse sind, mit Einschluß der vorhin erwähnten ihr als Stamm-Kapital überwiesenen Million Thaler, an die Eisenbahn-Hauptkasse geliehen	1,131225	—	—
5. Von andern Gläubigern waren bis zum 1. Juli 1845 eingegangen	708833	8	—
6. Unter insgemein hatte die Eisenbahn-Hauptkasse bis 1. Juli 1845 einnahmlich zu berechnen gehabt, wohin namentlich die Beiträge von Hanno-			

	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.
ver und andern Städten, die Aufkünfte von verkauften Gebäuden, Gärten u. s. w. gehören . .				27160	12	11
Die gesammte hierher gehörige Einnahme der Eisenbahn-Hauptkasse hat daher betragen				3,387218	20	11
Von dieser Einnahme sind bis zum 1. Juli 1845 bezahlt an Zinsen auf Anleihen	107537	17	8			
der Eisenbahn-Verwaltungskasse gezahlt	3,000902	13	7			
und unter Insgemein zu berechnen gewesen	635	11	11			
Zusammen				3,109075	19	2
Am 1. Juli 1845 also in der Eisenbahn-Hauptkasse vorräthig gewesen				278143	1	9

Die Eisenbahn-Verwaltungskasse hat für den Bau von Eisenbahnen und die Betriebs-Einrichtungen bis zum 1. Juli 1845 verwendet:

	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.
1. wegen des Central-Bahnhofes				244490	15	7
2. wegen der Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig	829064	—	3			
3. wegen der Bahn von Hildesheim nach Zelle	696177	4	2			
4. wegen der Bahn von Zelle nach Harburg.	452989	4	8			
Zusammen für die Kreuzbahn und die Bahn nach Harburg				1,978230	9	1
5. für Vorarbeiten, Direktion, technische Aufsicht u. s. w.				120010	5	4
6. für Betriebs-Material				276491	1	2
7. wegen der Eisenbahn von Hannover nach Bremen				8982	7	4
8. wegen des Bahnhofes in Harburg				84619	6	10
9. wegen der Eisenbahn von Hannover nach Minden				6849	15	4
10. an Vorschüssen, und zwar:						
a. wegen des Baues . .	45487	1	2			
b. wegen der Werkstätten .	107989	15	—			
				153476	16	2
Summe der Ausgaben				2,873150	4	10
Die Einnahme der Eisenbahn-Verwaltungskasse war nach dem Obigen gewesen				3,000902	13	7
Sie hatte also am 1. Juli 1845 baar vorräthig .				127752	8	9

Ueber den Haushalt der Eisenbahnkasse im Rechnungsjahre vom 1. Juli 1845 bis dahin 1846 ist vorläufig Folgendes mitzutheilen:

Die Eisenbahn-Hauptkasse hat seit dem 1. Juli 1845 bis zum 1. Januar 1846 ferner angeliehen:

	Thlr.	gGr.	pf.
Aus dem Kapitalienfonds der General-Steuerkasse .	330333	8	—
Aus der Landesschulden-Tilgungskasse	125000	—	—
Aus der Eisenbahnschulden-Tilgungskasse	26000	—	—
Von anderen Gläubigern	750933	8	—
Zusammen	1,232266	16	—
Unter Insgemein ist in Einnahme zu stellen gewesen	18563	15	7
Die gesammte Einnahme hat also betragen . . .	1,250830	7	7
und mit Hinzurechnung des am 1. Juli verbliebenen Kassen-Vorraths von	278143	1	9
Ueberhaupt	1,528973	9	4
Davon ist gezahlt:			
An die Eisenbahn-Verwaltungskasse	1,490000	—	—
Insgemein	12143	2	7
An Vorschüssen, soweit sie noch nicht erstattet waren	18564	2	10
Zusammen	1,520707	5	5
Die Einnahmen betrugen	1,528973	9	4
Die Eisenbahn-Hauptkasse hatte also von den zum Bau bestimmten Mitteln am 1. Januar 1846 vorräthig	8266	3	11

	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.
In der Eisenbahn-Verwaltungskasse hatten sich am 1. Juli 1845 baar befunden				127752	8	9
Dazu sind bis zum 1. Dezember 1845 aus der Eisenbahn-Hauptkasse gezahlt				1,490000	—	—
Zusammen				1,617752	8	9
Hiervon wurden ausgegeben:						
für den Central-Bahnhof				92134	11	11
für die Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig . . .	18430	—	5			
von Hildesheim nach Zelle . .	452733	14	—			
von Zelle nach Harburg . . .	375049	12	11			
Zusammen				846213	3	4
für Vorarbeiten, Direktion, technische Aufsicht ꝛc. .				29489	23	6
für Betriebsmaterial				527	8	9
für die Eisenbahn von Hannover nach Bremen .				3603	1	—
für den Bahnhof in Harburg				12481	7	10

	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.
für die Bahn von Hannover nach Minden . . .				3041	6	1
an Vorschüssen, und zwar wegen des Baues	460479	19	11			
wegen der Werkstätten des Central-Bahnhofs und des Bahnbetriebes	148027	9	8			
				608777	5	7
Die gesammte Ausgabe hat also betragen . . .				1,596267	20	—
Die Einnahme war gewesen				1,617752	8	9
Es verblieb also Vorrath in der Eisenbahn-Verwaltungskasse				21484	12	9

Für das halbe Jahr, vom 1. Januar bis 30. Juni 1846, ist das Bedürfniß für den Bau der Eisenbahnen, mit Einschluß der Kosten für Anschaffung des Betriebsmaterials, zu der Summe von 2,832604 Thlr. 3 gGr. 9 pf. angeschlagen. Dazu kommen außerdem die Zinsen auf die Anleihen und der Beitrag der Eisenbahn-Hauptkasse zur Schulden-Tilgung.

Das Schreiben unter d forderte eine Nachbewilligung von 294541 Thlr. zu der im Jahre 1844 genehmigten Summe von 483000 Thlr. für die Ausführung der Bauten des Central-Bahnhofes.

Die Stände gaben hierzu aus dem Grunde ihre Einwilligung, als die schon damals anschlagsmäßig geforderte Summe 777541 Thlr. betrug, und nur vorläufig, mit Rücksicht darauf, daß damals die besonderen Einrichtungen für die Bahnen nach Bremen und Minden noch nicht dringlich waren, eine Summe von 483000 Thlr. bewilligt war.

Aus dem Schreiben unter e geht hervor, daß zur Herstellung der Bauten auf dem Bahnhofe zu Harburg, ferner zur nothwendig erkannten unmittelbaren Verbindung der Schifffahrt mit dem Bahnhofe und zu einer diesem Zwecke entsprechenden Vertiefung des Hafen-Bassins im Ganzen eine Summe von 479355 Thlr. 12 gGr. gefordert wurde. Obwohl dieselbe die früher von der Königl. Regierung verlangte um 78355 Thlr. 12 gGr., die von den Ständen bewilligte aber um 139355 Thlr. 12 gGr. überstieg, so wurde eine Summe von 465885 Thlr. 12 gGr. dennoch bewilligt, weil die auszuführenden Anlagen für nöthig erachtet wurden und die frühere Bewilligung nur vorläufig geschehen war.

Laut Schreiben unter f wurde von der Königl. Regierung bei der Ständeversammlung die Anlegung eines zweiten Geleises für die Bahnstrecke von Hannover bis zur Hannover-Braunschweigschen Grenze, so wie für die Bahnstrecke von Hannover bis zur Hannover-Hessischen Landesgrenze beantragt, und war die erstere auf 419494 Thlr. 19 gGr. 5 pf., die letztere auf 235794 Thlr. veranschlagt. Von der Ständeversammlung wurde zwar zuerst nur die Anlegung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke von

Hannover bis zur Hannover=Braunschweigschen Grenze für nothwendig gehalten und hierzu die oben angegebene Summe bewilligt; später erkannte man aber auch die Nothwendigkeit der Herstellung des andern zweiten Geleises und genehmigte die hierfür veranschlagte Summe.

Das Schreiben unter g betrifft das Geldbedürfniß für die bewilligten Eisenbahnen vom 1. Januar 1846 bis 1. Juli 1848, und wird es hierbei gewiß von Interesse sein, etwas näher auf den Inhalt desselben einzugehen.

In der nachstehenden Uebersicht **A** ist das Geldbedürfniß des Landes=Eisenbahn=Unternehmens, mit Einschluß des zweiten Geleises auf den Hannoverschen Strecken der Hannover=Braunschweiger und Hannover=Mindener Bahn, für die Zeit vom 1. Januar 1846 bis 1. Juli 1848 und für jedes der beiden Jahre vom 1. Juli 18$\frac{46}{48}$ zusammengestellt.

Bedürfniß-Anschlag A.

Laufende No.	Gegenstand der Ausgabe.	Muthmaßliches Geldbedürfniß pro 1. Januar bis 1. Juli 1846. Thlr.	gGr.	pf.	pro 1. Juli 18 46/47. Thlr.	gGr.	pf.	pro 1. Juli 18 47/48. Thlr.	gGr.	pf.	Ueberhaupt an Ausgabe pro 1. Januar 1846 bis 1. Juli 1848. Thlr.	gGr.	pf.
1	Central-Bahnhof zu Hannover	190000	—	—	150000	—	—	67541	—	—	407541	—	—
2	Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig	5000	—	—	—	—	—	—	—	—	5000	—	—
3	Eisenbahn von Hildesheim nach Zelle	140000	—	—	41078	18	—	—	—	—	181078	18	—
4	Eisenbahn von Zelle nach Harburg	1,250000	—	—	873080	—	—	92966	21	4	2,216046	21	4
5	Vorarbeiten, obere Verwaltung, technische Aufsicht, Versuche, Reisen, Modelle rc. wegen der **sub** 2, 3 und 4 bezeichneten Bahnen	34000	—	—	31500	—	—	4000	—	—	69500	—	—
6	Betriebs-Material für diese Bahnen	240000	—	—	152815	—	—	—	—	—	392815	—	—
7	Eisenbahn von Wunstorf nach Bremen (Hannoverscher Beitrag die Hälfte)	300000	—	—	1,140000	—	—	631477	12	—	2,071477	12	—
8	Bahnhof in Harburg	150000	—	—	185000	—	—	28355	12	—	363355	12	—
9	Eisenbahn von Hannover nach Minden (Hannoverscher Beitrag, einschließlich der Kosten des Betriebs-Materials für den Betrieb der ganzen Bahn)	110000	—	—	830000	—	—	311794	—	—	1,251794	—	—
10	Zweites Geleise auf der Hannover-Braunschweiger Bahn bis zur Landesgrenze	413604	3	9	—	—	—	—	—	—	413604	3	9
11	Zweites Geleise auf der Hannover-Mindener Bahn bis zur Hessischen Grenze in der Richtung auf Haste	—	—	—	200000	—	—	35794	—	—	235794	—	—
	Summe	2,832604	3	9	3,603473	18	—	1,171928	21	4	7,608006	19	1

Das hieraus sich ergebende Geldbedürfniß beläuft sich im Ganzen auf den Betrag von 7,608006 Thlr. 19 gGr. 1 pf.

Da jedoch 500000 Thlr. seit dem 1. Januar 1846 bereits angewiesen sind, so würde, nach Abrechnung dieser Summe, nur noch für Deckung des Geldbedarfs von 7,108006 Thlr. 19 gGr. 1 pf. zu sorgen sein.

Die als Bedarf für die einzelnen Zeitabschnitte bezeichneten Geldbeträge gründen sich zwar auf spezielle, von der Eisenbahn-Verwaltung genau geprüfte Nachweisungen und Anschläge, gleichwohl liegt es in der Beschaffenheit des Eisenbahnbaues, daß die Verwendung bestimmter Summen für einzelne Theile des Unternehmens nach einzelnen Zeiträumen nur annähernd und muthmaßlich im Voraus sich berechnen läßt. Uebrigens ist bei Aufstellung dieses Bedürfniß-Anschlages vorausgesetzt, daß günstige Umstände es thunlich machen werden, den Bau der Landes-Eisenbahnen so zu beschleunigen, wie die Königl. Regierung es wünscht und beabsichtigt.

Die folgende Nachweisung **B** ergiebt, wie viel die anschlagsmäßig zu leistende Ausgabe für den Bau, für die Vorarbeiten, obere Verwaltung ꝛc. und für Betriebsmaterial der Kreuzbahn und der Bahn nach Harburg, so wie die Bahnhöfe in Hannover und Harburg im Ganzen betragen wird, wenn dem, im Bedürfniß-Anschlage (A) angegebenen Geldbedarfe die bis zum 1. Januar 1846 für die genannten Gegenstände bereits verausgabten Summen hinzugerechnet werden.

Nachweisung B.

Laufende No.	Gegenstand der Ausgabe.	Das veranschlagte Geldbedürfniß pro 1. Jan. 1846 bis 1. Juli 1848 beträgt zusammen Thlr.	gGr.	pf.	Bis zum 1. Januar 1846 sind bereits verausgabt. Thlr.	gGr.	pf.	Die ganze anschlagsmäßig erforderliche Summe beträgt demnach Thlr.	gGr.	pf.	Bemerkungen.
1	Central-Bahnhof zu Hannover	407541	—	—	370000	—	—	777541	—	—	
2	Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig	5000	—	—	827000	—	—	832000	—	—	zusammen für die s. g. Kreuzbahn Thlr. gGr. pf. 2,227078 18 —
3	Eisenbahn von Hildesheim nach Zelle	181078	18	—	1,214000	—	—	1,395078	18	—	
4	Eisenbahn von Zelle nach Harburg	2,216046	21	4	1,227000	—	—	3,443046	21	4	3,443046 21 4
5	Vorarbeiten, obere Verwaltung, technische Aufsicht, Versuche, Reisen, Modelle ꝛc. wegen der sub 2, 3 und 4 bezeichneten Bahnen	69500	—	—	152000	—	—	plus—minus. 221500	—	—	zusammen für die s. g. Kreuzbahn und die Bahn nach Harburg: Thlr. gGr. pf. 5,670125 15 4
6	Betriebs-Material für diese Bahnen	392815	—	—	527000	—	—	919815	—	—	
7	Bahnhof in Harburg	363355	12	—	116000	—	—	479355	12	—	
	Summe	3,635337	3	4	4,433000	—	—	8,068337	3	4	

Aus den nachstehenden Uebersichten **C** und **D** geht hervor, in welcher Art die laut Nachweisung **B** anschlagsmäßig erforderlichen Ausgaben von den bisher bewilligten Summen abweichen und daß, wiewohl danach für die in der Anlage **B** genannten Gegenstände eine über die bisherige Bewilligung hinausgehende Ausgabe erforderlich ist, dennoch das Anlagekapital für das ganze Landes-Eisenbahn-Unternehmen 595740 Thlr. 16 gGr. 8 pf. weniger betragen wird, als nach der bisher schon erfolgten Bewilligung der Stände hätte veranschlagt und gefordert werden können.

Zusammenstellung C.

Gegenstände der Veranschlagung und Bewilligung.	Nach den im Jahre 1841 vorgelegten Anschlägen sind von den Ständen bewilligt an Kapital (ohne Hinzufügung des Zinsenverlustes während der Bauzeit.	Thlr.	Der jetzige Anschlag beträgt Thlr.	gGr.	pf.	Verglichen ist der jetzige Anschlag höher um Thlr.	gGr.	pf.	niedriger um Thlr.	gGr.	pf.
I. Bau der Kreuzbahn:											
1. Hannov.-Braunschweigsche Grenze	. . . .	1,173915									
2. Hildesheim-Lehrte	. . . .	892778									
3. Lehrte-Zelle . . .	. . . .	714957									
		2,781650									
	Davon gehen ab:										
	a. für den Central-Bahnhof	44750									
	b. für Vorarbeiten u. s. w.										
	ad I. 1. . . . . 24970 Thlr.										
	ad I. 2. . . . . 22896 =										
	ad I. 3. . . . . 20863 =	68729									
	c. für Betriebs-Material:										
	ad I. 1. . . . . 171975 Thlr.										
	ad I. 2. . . . . 96472 =										
	ad I. 3. . . . . 101848 =	370295									
	Bleibt als bewilligte Summe	2,297876	2,227078	18	—	—	—	—	70797	6	—
II. Bau d. Bahn von Zelle nach Harburg	. . . .	3,817183									
	Davon gehen ab:										
	a. für den Bahnhof in Harburg 50040 Thlr.										
	b. für Vorarbeiten u. s. w. . . 87450 =										
	c. für Betriebs-Material . . . 446215 =	583705									
	Bleibt als bewilligte Summe	3,233478	3,443016	21	4	209568	21	4	—	—	—
	Zusammen	5,531354	5,670125	15	4	138771	15	4	—	—	—

Zusammenstellung D.

Laufende No.	Gegenstände der Veranschlagung und Bewilligung.	Es sind von den Ständen bis jetzt bewilligt Thlr.	gGr.	pf.	Der jetzt veranschlagte Bedarf ist Thlr.	gGr.	pf.	Der jetzige Bedarf ist, im Vergleiche mit der Bewilligung, höher um Thlr.	gGr.	pf.	niedriger um Thlr.	gGr.	pf.
1	Central=Bahnhof	483000	—	—	777541	—	—	294541	—	—			
2	Kreuzbahn und Bahn von Zelle nach Harburg	5,531354	—	—	5,670125	15	4	138771	15	4			
3	Vorarbeiten, obere Verwaltung, technische Aufsicht (Rubrik 5) wegen der sub 2 bezeichneten Bahnen	156179	—	—	221500	—	—	65321	—	—			
4	Betriebs=Material für obige Bahnen	816510	—	—	919815	—	—	103305	—	—			
5	Bahnhof in Harburg	340000	—	—	479355	12	—	139355	12	—			
		7,327043	—	—	8,068337	3	4	741294	3	4			
6	Für die Eisenbahnen nach Minden und Bremen ist, im Vergleiche mit den Beträgen, welche nach Maaßgabe ständischer Bewilligung hätten gefordert werden können:												
	a. wegen der von der Hessischen Regierung übernommenen Baukosten im Hessischen Gebiete	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300000	—	—
	b. wegen der von der Schaumburg=Lippeschen Regierung übernommenen Baukosten im Lippeschen Gebiete	—	—	—	—	—	—	—	—	—	700000	—	—
	c. wegen der Ersparung an Baukosten durch Vereinigung der Linien auf der Strecke von Hannover nach Wunstorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180350	—	—
	d. wegen des der freien Hansestadt Bremen allein zur Last fallenden Bahnhofbaues in Bremen	—		—	—	—	—	—	—	—	156684	20	—
											1,337034	20	—
	Verglichen: ist der jetzige Bedarf niedriger um	—	—	—	—	—	—	—	—	—	595740	16	8

In Bezug auf diese Zusammenstellungen führt das erwähnte Schreiben des Königl. Kabinets Folgendes an:

„Dieses Ergebniß (nämlich das eben angeführte) ist durch die wegen der Eisenbahnen nach Minden und Bremen Hannoverscher Seits getroffenen und beziehungsweise mit den betheiligten auswärtigen Regierungen verabredeten Bestimmungen herbeigeführt, und es bestätigt sich dadurch die im Postskripte 1 des Königl. Kabinets vom 21. März 1844 bereits ausgesprochene Ansicht, daß die Gesammtsumme, auf welche von den löblichen Ständen bei Bewilligung des ganzen Eisenbahn-Unternehmens gerechnet worden ist, völlig ausreichen werde. Es ist hierbei die erhebliche Ersparung gar nicht mit in Anrechnung gebracht, welche hinsichtlich der Verzinsung des bisher schon aufgewandten Baukapitals, im Vergleiche mit den dafür von den löblichen Ständen ursprünglich bewilligten Summen, eingetreten ist.

Was nun die über die bisherige Bewilligung hinaus erforderlich werdenden Ausgaben anlangt, so sind solcherhalb hier nur drei Gegenstände, nämlich die Mehrausgaben:

1. für den Bau der s. g. Kreuzbahn und der Bahn von Zelle nach Harburg,
2. für die Rubrik: „Vorarbeiten, obere Verwaltung, technische Aufsicht ꝛc.",
3. für das Betriebs-Material,

zu erläutern, indem die Mehrausgaben für die Bahnhöfe in Hannover und in Harburg durch desfallsige abgesonderte Mittheilungen ihre Erläuterung finden.

1. Die völlige Vollendung der Kreuzbahn und der Bahn von Zelle nach Harburg wird, nach Maaßgabe der gegenwärtig vorliegenden, jedes einzelne Bauwerk umfassenden, sorgfältig geprüften Spezial-Veranschlagung einen Kostenaufwand von überhaupt

   5,670125 Thlr. 15 gGr. 4 pf.

   erfordern (s. Zusammenstellung **B.** No. 2, 3, 4). Die nach den ersten Anschlägen dafür von den löblichen Ständen bewilligte Summe beträgt: 5,531354 Thlr. Es ist mithin jetzt die Summe von 138771 Thlr. 15 gGr. 4 pf. mehr erforderlich.

„Dieses Mehrerforderniß beträgt nur etwa 2½ Prozent der ganzen bewilligten Summe, und wie dasselbe schon hiernach für übermäßig nicht gehalten werden kann, wenn die fast bei jeder Eisenbahn-Anlage im Auslande eingetretenen bedeutend größeren Ueberschreitungen des ersten Anschlages berücksichtigt werden, so läßt sich im vorliegenden Falle das erwähnte Mehrerforderniß noch durch besondere Umstände rechtfertigen.

„Es ist den löblichen Ständen bekannt, daß die ihrer Geldbewilligung zum Grunde liegenden ersten Kostenanschläge aus den Jahren 1840 und 1841 herrühren, nur zur überschläglichen Berechnung des muthmaßlich erforderlichen Anlagekapitals bestimmt, nicht aber für die spezielle Bauausführung eingerichtet waren. Seit jener Zeit sind im Gebiete des Eisenbahnwesens Erfahrungen, Erfindungen und Bedürfnisse hervorgetreten, welche bei dem

Bau der Landes=Eisenbahnen nothwendig berücksichtigt werden müssen, wenn derselbe in solider, den jetzigen Anforderungen und der Sicherheit des Betriebes entsprechender Art ausgeführt werden soll. Wie schon hierdurch Mehrausgaben, auf welche zur Zeit der Kosten=Ueberschlagung gar nicht gerechnet werden konnte, im Allgemeinen unvermeidlich geworden sind, so ist namentlich bei den Erdarbeiten, bei den Wegeübergängen, bei den Brücken und Wasser=Durchlässen, bei den Bahnhöfen und Haltestellen, so wie bei den Bahnwärter=Gebäuden das Bedürfniß größerer Verwendungen hervorgetreten.

„Die Erdarbeiten konnten früherhin, weil die Bahnlinie im Einzelnen, die Bahnhofsplätze, die Wasserläufe und Wegeübergänge erst bei der Bauausführung genau sich feststellen ließen, nur annähernd veranschlagt werden.

„Die erforderlichen Wegeübergänge haben vollständig erst seit dem Jahre 1842 nach erfolgter Feststellung der Spezial=Linien und nach vorgängiger Ermittelung der Verkehrs=Bedürfnisse, durch Verhandlung mit den betheiligten Ortschaften und Grundeigenthümern und durch Entscheidung der zuständigen Behörden festgestellt werden können.

„Die Kosten der Brücken und Wasser=Durchlässe haben völlig zutreffend erst veranschlagt werden können, nachdem die wasserbaulichen, besonders die Ueberschwemmungs=Verhältnisse vollständig erwogen und die desfallsigen gesetzlich erforderlichen Verhandlungen mit der Königl. General=Direktion des Wasserbaues zur Erledigung gelangt waren.

„Der aus der jetzigen Veranschlagung entstehende Mehrbedarf an Kosten ist auch dadurch veranlaßt, daß für die Materialien Behuf des Brückenbaues, besonders in den öden Strecken der Lüneburger Heide, höhere Preise haben gezahlt werden müssen, als bei der ersten Veranschlagung vorausgesetzt werden konnte.

„In Beziehung auf die Bahnhöfe und Haltestellen haben bei der ersten Veranschlagung die erst späterhin hervorgetretenen wirklichen Bedürfnisse des Betriebes, besonders in Ansehung des Güterverkehrs, nicht vollständig berücksichtigt werden können; diese wirklichen Bedürfnisse, aber auch nur die allernöthigsten und nur soweit ein geregelter Betrieb sie als ganz unerläßlich erscheinen läßt, sind der jetzigen Veranschlagung zum Grunde gelegt; jede irgend vermeidliche Ausgabe ist dabei auf das Sorgfältigste vermieden.

„Für die Bahnwärter waren bei der ersten Veranschlagung, nach Maaßgabe der damals noch bestehenden Annahmen, größtentheils nur Schilderhäuser in Ansatz gebracht. Man ist jedoch seitdem allenthalben zu der Ueberzeugung gelangt, daß der Betrieb einer Eisenbahn nur dann mit Sicherheit Statt finden kann, wenn die Bahnwärter nicht zu entfernt von der Bahn selbst wohnen. Diese Rücksicht hat im vorliegenden Falle um so größeres Gewicht, als lange Strecken im Lüneburgischen meilenweit durch unbewohnte oder doch mit nahe belegenen Ortschaften nicht versehene Gegenden führen und Nachtfahrten auf derselben nicht zu vermeiden sein werden. Es hat daher bei der jetzigen Kosten=Veranschlagung auf kleine Wohngebäude für Bahnwärter mit Bedacht genommen werden müssen.

„Der nach der jetzigen Spezial-Veranschlagung eintretende Mehrbedarf von im Ganzen 138771 Thlr. 15 gGr. 4 pf. würde noch größer sein, wenn nicht bei andern Gegenständen des Baues, namentlich bei dem Oberbau, bei der Grundentschädigung und bei der Einfriedigung der Bahn erhebliche Ersparungen möglich gewesen wären.

„2. Der Bedarf an Kosten der Vorarbeiten, der oberen Verwaltung, der technischen Aufsicht, der Reisen, Instrumente, Modelle, Versuche ꝛc. ist gegenwärtig für die Kreuzbahn und für die Bahn von Zelle nach Harburg zu plus-minus 221550 Thlr. veranschlagt. Es ist mithin jetzt die Summe von

65321 Thlr.

mehr erforderlich.

„Die Bewilligung der Summe von 156179 Thlr. gründete sich auf eine Zusammenrechnung der in die ersten Anschläge für die einzelnen Bahnstrecken aufgenommenen Ansätze. Diese Ansätze beruhten aber nicht auf genauer Ermittelung des wirklichen Bedürfnisses, sondern nur auf muthmaßlichen, nach den damaligen Erfahrungen angemessenen Annahmen gewisser Prozente vom Baukapitale. Bei der danach erfolgten Bewilligung sind aber die für die Bahnhöfe in Hannover und Harburg, für die erste Anschaffung des Betriebs-Materials und für die erste Einrichtung des Betriebes gleichfalls erforderlichen allgemeinen Verwaltungs-Ausgaben nicht mit berücksichtigt worden.

„Wie schon hiernach ein Mehrbedarf unvermeidlich wird, so treten noch andere Umstände hinzu, welche es erklärlich machen, weshalb mit der früherhin angenommenen Summe von 156179 Thlr. nicht völlig auszureichen steht.

„Die Vorarbeiten für die Kreuzbahn und für die Bahn von Zelle nach Harburg haben einen erheblich größern Kostenaufwand erfordert, weil die zweckmäßigsten Spezial-Linien erst ermittelt, die Bahnhofs-Anlagen, Wegeübergänge, Wasserbauwerke noch genau festgestellt, und Risse und Spezial-Anschläge für jedes einzelne Bauwerk ausgearbeitet werden mußten. Auch haben die Vorarbeiten zu den Bahnen nach Minden und Bremen und die Terrain-Untersuchungen in den westlichen und südlichen Landestheilen Arbeitskräfte der oberen Verwaltung in Anspruch genommen, welche — da eine Vertheilung der desfallsigen Kosten nicht sogleich möglich war — mit aus der fraglichen Ausgabe-Position bezahlt werden mußten.

„Für die obere Verwaltung und für die technische Aufsicht wird eine größere Ausgabe, als früherhin angenommen war, nothwendig, weil einerseits bei der obern Verwaltung viele Geschäfte vorgekommen sind, welche das Interesse des ganzen Eisenbahn-Unternehmens im Allgemeinen und des Betriebswesens berühren, deren Kosten aber allein oder doch größtentheils aus der fraglichen, nur für den Bau der Kreuzbahn und der Bahn nach Harburg berechneten Ausgabe-Rubrik bestritten sind, und weil andererseits der allenthalben hervorgetretene Mangel an Technikern eine beträchtlich größere Verwendung für technische Aufsicht und Spezial-Leitung des Baues veranlaßt hat.

„Durch Anlegung eines zweiten Geleises auf der Hannover=Braunschweiger Bahn werden anderweit Kosten der obern Verwaltung und der technischen Aufsicht für die fragliche Ausgabe=Rubrik entstehen.

„Den Kosten für Reisen, Instrumente, Modelle und Versuche sind gleichfalls größer, als früherhin angenommen werden konnte, weil die alle Erwartung übertreffenden Fortschritte im Eisenbahnwesen die Verwaltung zu Ausgaben nöthigen, welche erforderlich sind, um diesen Fortschritten zum Besten des Eisenbahn=Unternehmens gehörig folgen und zeitig Anwendung schaffen zu können.

„Zu den annoch beabsichtigten Versuchen gehört insbesondere auch die Herstellung eines elektromagnetischen Telegraphen zwischen Hannover und Lehrte. Die Erfahrung hat bei andern Eisenbahnen, namentlich bei der Taunus=Eisenbahn bereits gezeigt, welche wesentliche Verbesserung durch Anwendung eines solchen Telegraphen in das Signalsystem gebracht werden kann. Der elektromagnetische Telegraph gewährt den großen Vortheil, daß man von einem jeden Punkte der Bahn Signale bewerkstelligen kann. Bestätigt sich die Brauchbarkeit dieser Vorrichtung vollkommen, so kann zu Hülfssignalen, anstatt der jetzt gewöhnlichen Telegraphen, mit viel größerer Sicherheit und Schnelligkeit der elektromagnetische Telegraph benutzt werden, was namentlich für die Kreuzbahn von sehr großer Wichtigkeit sein würde, weil hier eine schleunige Aushülfe an Betriebs=Material oder die unverzügliche Beförderung von Nachrichten über sonstige Betriebs=Verhältnisse häufiger erforderlich werden kann. Die Kosten der versuchsweise zu bewirkenden Herstellung eines elektromagnetischen Telegraphen zwischen Hannover und Lehrte sind zu 1500 Thlr. veranschlagt, und es ist diese Summe in dem Bedürfniß=Anschlage, und zwar in der Ausgabe=Rubrik für „Vorarbeiten, Versuche rc." bereits mit enthalten.

„Im Uebrigen ist bei der jetzigen Veranschlagung der, lediglich die Kreuzbahn und die Bahn nach Harburg betreffenden allgemeinen Verwaltungs=Ausgaben selbstredend vorausgesetzt, daß in Zukunft ein verhältnißmäßiger Theil der Kosten für obere Verwaltung, für die Eisenbahn=Verwaltungskasse und für das allgemeine technische und Bau=Bureau aus den, dafür in die Bau=Anschläge der Hannover=Mindener und Hannover=Bremer Bahn aufgenommenen Summen, so wie aus der Ausgabe für Bedürfnisse des Betriebes werden bestritten werden.

„3. Für das Betriebs=Material der Kreuzbahn und der Bahn nach Harburg wird nach der jetzigen Veranschlagung bis zum 1. Juli 1848 mindestens die Summe von 919815 Thlr. verwendet werden müssen, während dafür bisher nur die Summe von 816510 Thlr. veranschlagt und bewilligt ist, wie aus den Zusammenstellungen **B** und **C** sich ergiebt. Der Mehrbedarf beträgt hiernach 103305 Thlr.

„Dieser für die Zeit bis zum 1. Juli 1848 jedenfalls als nothwendig zu betrachtende Mehrbedarf entsteht lediglich dadurch, daß der Verkehr, namentlich der Güterverkehr, nach den bisherigen, bei dem Betriebe der Landes=

Eisenbahn gesammelten Erfahrungen in viel größerem Umfange sich den Eisenbahnen zuwendet, als früherhin vorausgesetzt werden durfte.

„Diese Erscheinung kann nur als eine erfreuliche betrachtet werden, da sie einen größern Nutzen der Eisenbahn im Interesse des öffentlichen Verkehrs und eine größere Ertragsfähigkeit des Unternehmens im Interesse der Eisenbahnkasse in Aussicht stellt; sie bestätigt zugleich die Erfahrung, welche auch bei andern Eisenbahnen fast regelmäßig hervorgetreten ist, daß nämlich durch den Betrieb einer Eisenbahn ein größeres Betriebs-Material erforderlich gemacht wird, als man bei der ersten Veranschlagung anzunehmen wagte.

„Es ist nicht unwahrscheinlich, daß unter günstig bleibenden Verkehrs-Verhältnissen demnächst für die erste Anschaffung des Betriebs-Materials der Kreuzbahn und der Bahn nach Harburg ein fernerer, vielleicht im Ganzen noch 100000 Thlr. betragender Mehrbedarf erforderlich wird. In dieser Rücksicht scheint es der Königl. Regierung räthlich, daß sie in den Stand gesetzt werde, an Anlage-Kapital für das Betriebs-Material noch über den jetzt geforderten Bedarf hinaus eine Verausgabung eintreten lassen zu können.

„Dem Vorstehenden gemäß wird demnach bei den löblichen Ständen darauf angetragen, sich damit einverstanden erklären zu wollen:

1. daß der anschlagsmäßig erforderliche Mehrbedarf an Kosten wegen der Kreuzbahn und der Bahn nach Zelle und Harburg, und zwar

	Thlr.	gGr.	pf.
a. wegen des Baues dieser Eisenbahnen mit .	138771	15	4
b. wegen der Ausgabe-Rubrik für Vorarbeiten, obere Verwaltung, technische Aufsicht, Versuche 2c. mit	65321	—	—
c. wegen des Betriebs-Materials mit . . .	103305	—	—

   aus der Eisenbahn-Hauptkasse gezahlt;

2. insbesondere für den Versuch der Herstellung eines elektromagnetischen Telegraphen zwischen Hannover und Lehrte der Betrag von 1500 Thlr. aus der unter No. 1. b. genannten Summe mit verwendet werde, und

3. daß in dem Falle, wenn auf der Kreuzbahn und auf der Bahn nach Zelle ein größerer Verkehr sich ergeben sollte, als mit dem anschlagsmäßig (für 919815 Thlr.) anzuschaffenden Betriebs-Material befördert werden könnte, die Königl. Regierung ermächtigt sei, das annoch erforderliche Betriebs-Material ohne weitere besondere ständische Bewilligung, jedoch nach Anhörung der ständischen Eisenbahn-Komissarien, auf Kosten der Eisenbahn-Hauptkasse anschaffen zu lassen."

Diese drei Anträge erhielten, in Betracht ihrer Nothwendigkeit, nach mehreren Debatten einstimmig die Genehmigung der Ständeversammlung.

Das Schreiben unter h stellte an die Stände den Antrag, sich mit der Fortdauer der von der Königl. Regierung unterm 10. Juli 1844 genehmigten provisorischen Anordnungen — betreffend das Eisenbahn-Kassenwesen und

die Kontrole des Königl. Schatz-Kollegiums — einverstanden erklären zu wollen. Da sich dieselben als ausreichend und als fernerweit anwendbar erwiesen hatten, so erhielt dieser Antrag die Zustimmung der Stände.

Im Schreiben unter i wird von der Regierung über folgende Gegenstände Mittheilung gemacht:

1. über die Frage wegen etwaiger Ueberlassung des Betriebes der Landes-Eisenbahnen an Privat-Unternehmer;
2. über die Verhältnisse des öffentlichen Dienstes bei Verwaltung des Betriebes der Landes-Eisenbahnen.

Schon im Jahre 1842 war von den Ständen der Antrag gestellt worden:

> „den Betrieb der Bahnen in der Folge, so weit solches auf eine zweckmäßige Weise und unter annehmlichen Bedingungen geschehen könne, Pächtern oder Aktien-Gesellschaften zu überlassen und den löblichen Ständen über die solchen Pächtern oder Aktien-Gesellschaften zu stellenden Bedingungen geeignete Mittheilungen zugehen zu lassen."

Von der Königl. Regierung war jedoch bei Gelegenheit der Ständeversammlung des Jahres 1844 erwidert worden:

> „daß die beantragte, auf Ueberlassung des Betriebes an Privat-Unternehmer sich beziehende Maaßregel, ihrer unverkennbaren Vortheile ungeachtet, zu großen Bedenken Veranlassung gebe, und daß die Königl. Regierung für jetzt sich nur vorbehalte, über diesen Gegenstand späterhin, sobald genügende Erfahrungen bei dem Betriebe der Landes-Eisenbahnen gesammelt sein würden, eine weitere Mittheilung an die löblichen Stände gelangen zu lassen."

Die Stände erklärten auf diese Erwiderung, daß sie dieselben sich zur Nachricht dienen ließen, unter Hinzufügung des Wunsches, daß die Königl. Regierung Bedacht darauf nehmen möge, die Möglichkeit einer künftig zu bewerkstelligenden Ueberlassung des Betriebes an Privat-Unternehmer offen zu erhalten.

In Folge dieser Verhandlungen ließ sich nun die Regierung im Schreiben unter i auf eine weitläufige Beantwortung der Frage unter 1 ein, an deren Schlusse sie erklärte, daß, mit Rücksicht auf alle in Betracht kommenden Verhältnisse, der Betrieb der Landes-Eisenbahnen wenigstens noch geraume Zeit in der Hand der öffentlichen Verwaltung bleiben müsse.

Die Stände erklärten sich hiermit, in Betracht der in Frage kommenden Verhältnisse, einverstanden. Der Antrag in Betreff des Punktes 2 von Seiten der Regierung ging dahin:

> „Stände möchten sich damit einverstanden erklären wollen, daß feste Anstellungen bei der höhern Verwaltung des Landes-Eisenbahn-Unternehmens, nach Maaßgabe des Bedürfnisses, innerhalb der Grenzen des von der Regierung festgestellten Etats, verfügt werden könnten."

Dieser Etat enthielt:

1. einen zweiten obern Techniker, welcher zugleich stimmführendes Mitglied der obern Eisenbahn-Verwaltungs-Behörde ist (außer dem bereits früher definitiv angestellten obern Techniker) mit einer Besoldung von jährlich 1500 bis 2000 Thlr.;
2. sechs technische Betriebs-Dirigenten mit folgenden Diensteinkünften: a) Besoldung jährlich für einen technischen Betriebs-Dirigenten 900 bis 1500 Thlr.; b) für jeden technischen Betriebs-Dirigenten, nach Ermessen der Königl. Regierung, eine Dienstwohnung, mit oder ohne Anrechnung auf die Besoldung.

Von den Ständen wurden hierauf folgende Beschlüsse gefaßt:

ad 1. „Stände erklärten sich damit einverstanden, daß ein zweiter oberer Techniker, welcher zugleich stimmführendes Mitglied der oberen Eisenbahn-Verwaltung sein wird, definitiv angestellt werde, jedoch unter Beschränkung der demselben beizulegenden Besoldung auf die Summe von 1200 Thlr. Zugleich wird aber der Königl. Regierung Behuf einer persönlichen Zulage für den zuerst Anzustellenden eine Depositionssumme bis zu 300 Thlr. bewilligt.

ad 2. „Stände halten den gegenwärtigen Zeitpunkt zu definitiven Anstellungen der technischen Betriebs-Dirigenten um deswillen nicht für günstig, weil der Mangel an geeigneten Persönlichkeiten zur Anstellung in diesem Dienstzweige augenblicklich die Festsetzung höherer Gehalte erforderlich zu machen scheint, als demnächst nach Vollendung der Eisenbahnbauten bewilligt zu werden brauchen. Stände tragen deshalb darauf an:

„Bei den bislang als Regel angenommenen provisorischen Anstellungen des Eisenbahnbau- und Betriebs-Personals bis zur Vorlegung eines vollständigen Etats über die Zahl der Anzustellenden und über deren Besoldung es bewenden zu lassen.

„Stände erklären sich aber für den Fall mit definitiver Anstellung von vier Technikern (für Bau und Betrieb) einverstanden, daß es gelingen sollte, dadurch bei Bewilligung eines nach Maaßgabe des demnächstigen Wirkungskreises und der Leistungen auf 800 bis 1000 Thlr. festzustellenden Gehalts (unter Ausschluß der Beilegung einer Dienstwohnung oder einer desfallsigen Vergütung) besonders geeignete Persönlichkeiten dem hiesigen Eisenbahndienste zu erhalten."

Wir übergehen hier den Inhalt der Schreiben unter k, l und m, erstere als minder wichtig, letzteren, um bei der betreffenden Bahn das Nöthige darüber zu geben, und führen hier nur den im Schreiben n erwähnten, von den Ständen genehmigten und vom Könige unterm 8. August 1846 bestätigten Gesetz-Entwurf, wegen Bestrafung von Verbrechen gegen die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, an:

Art. 1.

Wer mit rechtswidrigem Vorsatze an einer Eisenbahn, an deren Zubehör oder an deren Betriebsmitteln sich einer solchen Handlung schuldig macht, oder solche Hindernisse des Bahnbetriebes bereitet, wodurch für Menschen oder Sachen bei deren Beförderung auf der Bahn eine Gefahr entsteht, ist, nach dem Maaße der Gefahr, in leichteren Fällen mit Arbeitshaus (vergl. Art. 19 des Krim.-Gesetz-B.), in schwereren Fällen mit Zuchthaus bis zu sechs Jahren zu bestrafen.

Ungebühr an Eisenbahnen, an deren Zubehör oder Betriebsmitteln, wodurch weder die Beförderung von Menschen oder Sachen gefährdet, noch ein die Summe von zwei Thalern übersteigender Schaden herbeigeführt wird (vergl. Art. 337 des Krim.-Ges.-B.), unterliegt polizeilicher Ahndung.

Art. 2.

Hat in Folge einer solchen peinlich zu strafenden Handlung ein Mensch das Leben verloren, so ist Kettenstrafe nicht unter zehn Jahren, und wenn jener Erfolg von dem Thäter beabsichtigt worden, Todesstrafe zu erkennen.

Art. 3.

Hat die That Körperverletzung zur Folge, so treten, nach Verschiedenheit der in dem Artikel 243 des Kriminal-Gesetzbuchs unter den No. 1 bis 4 bezeichneten Fälle einer geringeren oder schwereren Beschädigung, folgende Strafen ein:

1. In dem Falle unter No. 1, Arbeitshaus nicht unter zwei Jahren bis Zuchthaus zu vier Jahren;
2. in dem Falle unter No. 2, Zuchthaus bis zu sechs Jahren;
3. in dem Falle unter No. 3, Zuchthaus nicht unter vier Jahren;
4. in dem Falle unter No. 4, Kettenstrafe bis zu zwanzig Jahren.

Art. 4.

Sind in Folge der That Sachen beschädigt oder zerstört worden, so ist gegen den Thäter auf Zuchthausstrafe, wenn aber der angerichtete Schaden auf mehr als 500 Thlr. sich beläuft, auf Kettenstrafe bis zu funfzehn Jahren zu erkennen. Beträgt jedoch der gestiftete Schaden nicht die Summe von 20 Thlr., so ist der Richter ermächtigt, Arbeitshausstrafe, nicht unter zwei Jahren, eintreten zu lassen.

Art. 5.

Ist eine der im Art. 1 bezeichneten, peinlich zu strafenden Handlungen aus Fahrlässigkeit begangen, so kommen die in den Artikeln 46 bis 51 des Kriminal-Gesetzbuchs enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung; es ist jedoch statt der im Artikel 50 angedrohten Strafen:

1. in den Fällen der geringeren Fahrlässigkeit auf Gefängnißstrafe, und wenn dadurch ein beträchtlicher Schaden verursacht worden, auf Arbeitshausstrafe, und
2. in den Fällen der groben Fahrlässigkeit dagegen auf Arbeitshausstrafe, und wenn dadurch ein beträchtlicher Schaden herbeigeführt ist, auf Zuchthausstrafe zu erkennen.

Art. 6.

Die nämlichen Strafen, und daneben bei Freiheitsstrafen, als Folge des vorsetzlichen Verbrechens Dienstentsetzung, als Folge des fahrlässigen Dienstentlassung, finden gegen Eisenbahn-Offizianten Statt, welche sich eines der in diesem Gesetze bezeichneten Verbrechen, sei es durch Thathandlung, durch Unterlassung oder durch Vernachlässigung ihrer Pflicht schuldig gemacht haben.

Das Gesetz erhielt unterm 8. August die Königl. Bestätigung und wurde unterm 15. August in der Gesetzsammlung publizirt.

Zur Bestreitung der durch den Bau der Eisenbahnen während der Zeit vom 1. Januar 1846 bis 1. Juli 1848 erforderlichen Geldmittel wurde im Frühjahr 1846 vorläufig mit dem Hause Rothschild in Frankfurt a. M. und vier Hannoverschen Bankierhäusern eine Anleihe von 6 Millionen Thalern zum Kourse von 93½ zu 3½ Prozent Zinsen abgeschlossen und dabei unter Anderem festgesetzt, daß die Obligationen bei der Ausloosung im Nennwerthe zu 100 ausgezahlt werden.

Außerdem wurde, um dem Publikum Gelegenheit zur einstweiligen Nutzbarmachung kleinerer müßig liegender Geldbeträge Gelegenheit zu geben, eine in vierteljährigen Terminen kündbare, mit drei Prozent verzinsliche Anleihe in Kourant-Obligationen zu 50 und 25 Thlr., welche auf den Inhaber lauten, bis zum Betrage von 500000 Thlr. aufgenommen.

In Bezug auf die Emission dieser Obligationen und über das sonstige bei diesem Anlehen zu beobachtende Verfahren ist Folgendes vom Königl. Schatz-Kollegium bekannt gemacht:

1.

Die Obligationen sind, nebst vierteljährigen Zinskoupons für die nächsten fünf Jahre und nebst Talons, der General-Steuerkasse, den sämmtlichen Kreiskassen (jedoch mit Ausnahme der Kreiskassen zu Hannover und Zelle) und der Zinsen-Zahlkasse zu Zelle zum Debite übergeben. Außerdem können dieselben bei den Bankiers, denen Wir den Debit übertragen, gekauft und durch selbige bezogen werden.

2.

Der Käufer zahlt beim Ankaufe den Nennwerth der Obligationen, außerdem aber den Werth des laufenden vierteljährigen Zinskoupons, nach dem Verhältnisse der Zeit, für welche er noch nicht abgelaufen ist. Der Tag der Einzahlung wird dabei der Kasse zu gute gerechnet.

3.

Die Rückzahlung geschieht nach vorgängiger, mindestens vierteljähriger Kündigung von Seiten des Gläubigers, jedoch nur am 1. Februar, 1. Mai, 1. August und 1. November. Bei der Kündigung ist die Obligation dem Vorstande der Kasse, bei welcher sie angebracht wird, vorzulegen, welcher die Obligation mit der erforderlichen Bemerkung versehen, und sie sodann dem Produzenten wieder zustellen wird.

4.

Die von Uns ausgehenden Kündigungen geschehen in den Hannoverschen Anzeigen, von welchen das zweite Stück eines Monats dazu bestimmt ist.

5.

Die gekündigten Obligationen werden zur Verfallzeit bei der Kasse zahlbar gemacht, bei welcher die Kündigung angebracht ist. Bei Empfangnahme des Geldes ist die gekündigte Obligation, sammt sämmtlichen noch nicht abgelaufenen Zinskoupons, zurückzugeben. Die dann fehlenden, noch nicht fällig gewordenen Zinskoupons werden vom Kapitale abgezogen.

6

Die Einschreibung dieser Obligationen auf Namen ist unstatthaft.

Hannover, den 15. Mai 1846.

Königlich Hannoversches Schatz-Kollegium.

Bei Gelegenheit der Berathung über Herbeischaffung der ferneren Mittel Behuf des Eisenbahnbaues kamen die Stände im Jahre 1846 auf die Frage über die etwaige Emission unverzinslicher Eisenbahn-Kassenscheine zurück. Nach Lage dieser Angelegenheit, welche zuletzt in dem ständischen Schreiben vom 17. Mai 1844 behandelt und damals auf die von der Königl. Regierung geäußerten Bedenken einstweilen ausgesetzt wurde, erachteten die Stände es für angemessen, ohne bei den früher unterm 24. Juni 1842 ausgesprochenen Ansichten unbedingt beharren zu wollen, die Frage über Kreirung von Papiergeld ganz im Allgemeinen zur Erwägung der Königl. Regierung zu verstellen. Indem die Stände eine Mittheilung hierüber bei ihrer nächsten Zusammenkunft sich erbaten, bemerkten sie, daß es ihnen erwünscht sein würde, wenn die Königl. Regierung auch die Fragen einer sorgfältigen Prüfung unterziehen und sich darüber äußern wollte, ob und in welcher Masse es nothwendig und rathsam sein werde, das fragliche Papiergeld zu fundiren und bei der Kreirung desselben einen Zwang zur Annahme anzuordnen.

Zugleich hielten sich die Stände in einem andern Schreiben in Folge der Schwierigkeiten bei Herbeischaffung der zu den Anleihen erforderlichen Geldmittel zu der dringendsten Wiederholung ihres schon unterm 17. Mai 1844 gestellten Antrages verpflichtet:

> „daß Königl. Regierung die vorhandenen Mittel der Dominial-Ablösungskasse flüssig machen und der General-Steuerkasse unter mindestens gleich günstigen Bedingungen, als solche den übrigen Landesgläubigern gewährt werden, behuf Vorschüsse an die Eisenbahnkasse provisorisch darleihen wolle."

Auf diese Anträge Seitens der Stände scheint die Regierung jedoch nicht eingehen zu wollen, indem dieselbe, nach vergeblichen Versuchen, eine Anleihe in England zu Stande zu bringen, mit vier Hannoverschen Bankierhäusern (Michel Berend, L. u. A. H. Cohen, Adolph Meyer und Ezechiel Simon) ein Anlehen abgeschlossen hat. Ueber die Bedingungen desselben und aus den dasselbe betreffenden Gesetzen wurde vom Königl. Schatz-Kollegium unterm 28. November 1846 Folgendes zur öffentlichen Kunde gebracht:

1.

Das Anlehen beträgt vier Millionen Thaler Kourant nach dem Vierzehnthalerfuße und wird zu fünf Prozent jährlich verzinset.

2.

Die den erwähnten Bankierhäusern zu überlassenden Obligationen werden mit Zinskoupons, und jede mit einem Talon versehen, und auf den Inhaber in Kourant, in Pistolen oder in Livres Sterling, in Beträgen, welche in Hundert aufgehen, ausgestellt, und zwar die ersten beiden Arten bis zu 5000 Thlr., die Livres-Sterling-Obligationen bis zu 500 Livres Sterling.

3.

Die Zinsenzahlung erfolgt halbjährlich am 1. Juli und 2. Januar gegen Ablieferung der Koupons. Sie geschieht nach Wahl der Gläubiger bei der Zinsen-Zahlkasse in Hannover, bei den sämmtlichen Kreiskassen des Königreichs, oder, jedoch nur binnen der ersten neunzig Tage nach dem Verfalltage, bei bestimmten, durch

öffentliche Bekanntmachung zu bezeichnenden Agenten zu Frankfurt, Hamburg, Bremen, Berlin und London.

Eine Zinsenzahlung in Livres Sterling auf die in Livres Sterling ausgestellten Obligationen findet nur in London Statt; an allen übrigen erwähnten Zahlungsorten wird das Livre Sterling in Kourant mit 6 Thlr. 16 gGr. bezahlt. Die Kreiskassen bezahlen die auf Gold lautenden Koupons nur dann in Golde, wenn sie damit versehen sind, sonst in Kourant nach dem zeitigen Tarife.

In allen andern Fällen geschieht die Zinsenzahlung in kapitalmäßiger Münze.

4.

Zur Tilgung dieses, von Seiten der Gläubiger unkündbaren Anlehens besteht ein von dem Schuldentilgungsfonds der ältern Landesschulden abgesonderter Schuldentilgungsfonds, für welchen jährlich mindestens $1\frac{1}{2}$ Prozent der Anlehenssumme bestimmt sind und dem die Zinsen der eingelösten Obligationen zuwachsen. Bis zum 1. Januar 1852 wird dieser Fonds zum Ankaufe, nach bereits getroffener Disposition, verwandt, von da an aber zu Kündigungen nach Verloosung der Nummer der Obligationen und Rückzahlung nach dem Nennwerthe.

Die Mittel zur Kündigung dürfen bis zum 1. Januar 1855 jährlich über ein und ein halbes Prozent der Anlehenssumme und die von den eingelösten Obligationen aufkommenden Zinsen nicht vermehrt werden. Später ist die Vermehrung der zu Kündigungen dienenden Mittel unbeschränkt.

Die eintretenden Kündigungen werden in den Hannoverschen Anzeigen, der Hannoverschen Zeitung, der Hamburger Börsenhalle, der Frankfurter Ober-Postamts-Zeitung, in London für die Livres-Sterling-Obligationen in den Times oder in andern nach öffentlicher Bekanntmachung dafür zu substituirenden Blättern bekannt gemacht, und die Kapitalien sind sechs Monate nach dem Tage der Kündigung fällig.

5.

Die Rückzahlungen erfolgen zu Hannover bei der Tilgungskasse. Die in Pistolen und in Kourant verbrieften Kapitalien werden in den verbrieften Münzsorten, die in Livres Sterling verbrieften Kapitalien aber in Kourant, das Livre Sterling zu 6 Thlr. 16 gGr. gerechnet, bezahlt.

Die in Livres Sterling verbrieften Kapitalien können aber auch auf den Wunsch des Gläubigers in London bei einem durch öffentliche Bekanntmachung zu bestimmenden Agenten, und zwar alsdann in Livres Sterling, zurückbezahlt werden. Verlangt der Inhaber einer solchen Obligation die Rückzahlung in London, so hat er binnen drei Monaten nach dem Tage der Kündigung die Obligation entweder bei der Verwaltung des Landes-Schuldenwesens in Hannover oder bei einem der zu Frankfurt, Hamburg, Bremen, Berlin und London von Uns zu bestellenden, in öffentlicher Bekanntmachung zu bezeichnenden Agenten abstempeln zu lassen und das Kapital spätestens binnen 90 Tagen nach dem Fälligkeitstage zu erheben. Wird die Abstempelung oder die Erhebung innerhalb dieser Fristen versäumt, so kann das gekündigte Kapital nur in Hannover erhoben werden.

6.

Bei der Rückzahlung der gekündigten Obligationen sind die noch nicht fällig gewordenen Zinskoupons mit einzuliefern. Insoweit dies nicht geschieht, wird deren Betrag am Kapitale abgezogen.

7.

Diejenigen Zinsen, welche binnen drei Jahren nach ihrer Fälligkeit nicht erhoben sind, können nur bei der Schulden-Tilgungskasse und nur auf eine bei Uns zu erwirkende besondere Anweisung erhoben werden.

8.

Den Inhabern der Obligationen wird freigestellt, die Einschreibung derselben auf Namen bei Uns zu erwirken.

Diese Bekanntmachung diente zugleich als Antwort auf den in der Ständeversammlung ziemlich einstimmig geäußerten Wunsch: die Anleihe möge *nicht in dieser Weise* abgeschlossen werden.

Es läßt sich für jetzt noch nicht vollständig beurtheilen, durch welchen unausweichlichen Zwang das Schatzkollegium bewogen ist, von seiner Vollmacht einen *derartigen* Gebrauch zu machen. Allein jedenfalls ist die obige Maaßregel in ihren Folgen eben so verderblich als die Zulassung **5**prozentiger Prioritätsaktien von Seiten des Königl. Preußischen Finanzministerii; eine Behauptung, die, nach dem darüber bereits öffentlich Verhandelten, wohl keines Beweises mehr bedarf.

Zum Schlusse des allgemeinen Theils wäre noch anzuführen, daß bereits unterm 4. August 1845 eine Bekanntmachung der Königl. Eisenbahn-Direktion erlassen ist, welche Vorschriften, die Prüfung und Anstellung der Eisenbahnbau-Techniker betreffend, enthält, die im Allgemeinen sehr streng sind.

B. Einzelne Eisenbahnlinien.

1. Eisenbahn von Hannover nach der Braunschweigschen Grenze.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 2077.)

Für die obige, am 19. Mai 1844 dem Verkehre übergebene Bahnlinie waren bis zum 1. Januar 1846 verausgabt:

Gegenstand der Ausgabe.	Vom 1. Juli 1842 bis 30. Juni 1843.			Vom 1. Juli 1843 bis 30. Juni 1844.			Vom 1. Juli 1844 bis 30. Juni 1845.			Vom 1. Juli 1845 bis 31. Dez. 1845.			Ueberhaupt bis 1. Jan. 1846.		
	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.
1. Grunderwerbung	33643	14	—	98296	7	8	19553	6	1	440	20	10	151934	—	7
2. Erdarbeiten	112617	21	5	35944	9	1	569	21	11	9	15	—	149141	15	5
3. Oberbau nebst Unterbettung:															
a. erstes Geleise	200920	11	4	184128	23	11	5187	20	6	126	—	8	390463	8	5
b. zweites Geleise	—	—	—	—	—	—	5890	15	8	—	—	—	5890	15	8
4. Wegeübergänge über die Bahn	5602	3	8	16072	10	3	575	13	11	226	12	8	22476	16	6
5. Abtheilungszeichen (Meilen, Gefäll, Kurven)	—	—	—	234	1	9	455	17	1	—	—	—	689	18	10
6. Einfriedigung der Bahn	53	7	2	807	16	10	284	3	1	—	—	—	1145	3	1
7. Brücken und Wasserdurchlässe	4175	4	—	43076	15	1	1911	21	9	12	23	—	49163	16	10
8. Bahnhöfe, Wasserstationen und Anhaltestellen	28	7	3	13951	15	1	50863	23	6	16925	7	—	64843	21	10
9. Bahnwärter-Wohnungen, Materialienschoppen, Schilderhäuser rc.	—	—	—	6608	8	10	12478	2	8	688	17	3	19086	11	6
Zusammen	357040	20	10	399120	12	6	97771	2	2	18430	—	5	872362	11	11
Davon der taxirte Werth der von der Hannover-Braunschweiger Bahn an die übrigen Bau-Abtheilungen und den Eisenbahnbetrieb abgetretenen Bau-Utensilien, welche den betreffenden Rubriken zur Last geschrieben worden	—	—	—	—	—	—	24868	11	3	—	—	—	24868	11	3
Bleiben	357040	20	10	399120	12	6	72902	14	11	18430	—	5	847494	—	8

Wie Seite 2078 gezeigt ist, so nimmt der Anschlag eine Summe von 853052 Thlr.
in Anspruch.

Hierzu kommen noch für das zweite Geleise . . . . 413604 =

Mithin im Ganzen 1,266656 Thlr.

oder im Durchschnitt pro Meile (5,65 Meilen) 224187 Thlr.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Maschinen.

(Seite 2082.)

Der Bau der Staats-Eisenbahnen im Königreich Hannover steht unter der Leitung der Königl. Eisenbahn-Direktion, welche dem Ministerium des Innern untergeordnet ist und ihren Sitz in Hannover hat.

Mitglieder derselben sind:
- Hagemann, Ober-Baurath;
- Dr. Hartmann, Hofrath;
- Hausmann, Hof-Fabrikant;
- Joh. Heinr. Mohn, Baurath.

Hülfsarbeiter ist:
- Steph. Rud. Ditzen, sup. Amts-Assessor.

Untergeordnete Beamte sind:
- Risch, Wegbau-Kommissar, einstweilen Kassirer der Eisenbahn-Verwaltungskasse;
- H. Sannemann und
- H. F. L. Untermöhlen, Revisoren;
- E. A. Becker, Registrator und Kanzlist.

Baubeamte:
- Dammert, Ingenieur-Kapitain;
- R. Burghard, P. Hartmann, E. F. Schwarz, E. Lanz, — Ingenieure.
- G. Voß, S. Durlach, E. Buresch, A. Funk, L. Debo, E. Th. Grotefend, G. Reder, W. Glünder, Dr. J. Ziehen, A. Ebers, — Bau-Kondukteure.
- Zietsch, Bauführer.
- H. Kirchweger, Maschinenmeister.

Die Anzahl der Lokomotive belief sich Anfang des Jahres 1846 auf 13 Stück. Davon sind 8 in England (von Sharp u. Komp. und von Stephenson u. Komp.), 3 in der Herzogl. Braunschweigschen Fabrik zu Zorge und 2 von Borsig in Berlin verfertigt.

An Personenwagen waren am Anfange des Jahres 1846 vorhanden:

1. Klasse	1 Stück,
kombin. 1. und 2. Klasse	8 =
2. Klasse	13 =
3. = ...	31 =
Zusammen	53 Stück.

Davon sind verfertigt:

in England (von Jeffry in London) .	3 Stück,
von der Leipzig=Dresdener Eisenbahn=Wagenbau=Anstalt	6 =
von Pflug und Zoller in Berlin . .	17 =
von Croissant in Hamburg	1 =
von Winkens in Halle	5 =
vom Schmidt Heise in Hannover . .	2 =
in der Bahnhofs=Werkstätte in Hannover	19 =
Zusammen	53 Stück.

An sonstigen Wagen waren im Betriebe:

Gepäckwagen	20 Stück,
Equipage=Transportwagen	4 =
Pferdewagen	6 =
Viehtransportwagen	4 =
Amerikanische Güterwagen	8 =
Gewöhnliche Transportwagen	65 =
Zusammen	107 Stück.

Davon sind verfertigt:

in England (bei Jeffry)	2 Stück,
in der Leipzig=Dresdener Wagenbau=Anstalt	12 =
von Springmann in Hannover . .	3 =
von Fiedeler in Hannover	6 =
von Knolle und Rubrecht in Hannover	6 =
von Losse in Hannover	6 =
von Riekenberg in Herrenhausen . .	2 =
in der Bahnhofs=Werkstätte zu Hannover	70 =
wie oben	107 Stück.

Unter dem 29. Juli 1845 ist eine Bahnordnung für die Eisenbahnen von Hannover nach der Braunschweigschen Grenze, nach Hildesheim, nach Zelle und von Zelle nach Harburg erlassen. Da dieselbe fast in allen Punkten der S. 2088 angeführten gleich ist, so verweisen wir auf letztere.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 2092.)

Nach den öffentlichen Bekanntmachungen wurden in den einzelnen Monaten der Jahre 1844, 1845 und 1846 auf den dem Verkehre übergebenen Hannoverschen Bahnstrecken eingenommen:

Monat.	1844.			1845.			1846.		
	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.
Januar	—	—	—	8297	22	4	13738	7	3
Februar	—	—	—	5492	—	1	13882	22	7
März	—	—	—	7207	11	1	15736	13	11
April	—	–	—	9756	21	5	18101	20	7
Mai	—	—	—	11156	21	10	18718	11	6
Juni	—	—	—	12072	9	2	24896	3	4 [2])
Juli	12243	3	2	12507	5	1	26908	21	11
August	13951	3	11	15904	16	5	32365	1	8
September	12197	11	6	12891	3	10	27740	—	4
Oktober	10977	14	9	15183	12	7 [1])	28924	13	—
November	8307	1	—	15662	5	6	22950	—	—
Dezember	7146	26	10	15726	12	4			
Summe	78252	15	2	141858	20	8			

[1]) 15. Oktober 1845 Eröffnung der Bahnstrecke Lehrte-Zelle.
[2]) 12. Juli 1846 = = = = Hildesheim.

Im Betriebsjahre vom 1. Juli 18$\frac{44}{45}$ betrug die Einnahme auf der Eisenbahn von Hannover bis Braunschweig im Ganzen 118805 Thlr. 15 gGr. 8 pf.; hiervon kamen auf:

	Thlr.	gGr.	pf.
für Personen, incl. Extrazüge 2c.	82973	9	—
aus dem Güterverkehr 2c.	35832	6	8
Zusammen	118805	15	8
Von diesen Einnahmen kamen auf den Hannoverschen Antheil im Ganzen	96071	1	8

Die Ausgaben waren dagegen, wie folgt:

	Thlr.	gGr.	pf.
1. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehör	7334	16	5
2. Bahndienst	10695	21	3
3. Bahnhofsdienst	2162	6	7
4. Transportdienst (Personen- und Gütertransport)	5821	—	—
5. Lokomotivdienst	26871	6	4
6. Wagendienst	6611	1	5

	Thlr.	gGr.	pf.
7. Materialiendienst	406	—	—
8. Dienstkleidung	1941	—	4
9. Insgemein	2145	16	7
	63988	21	8
Davon an Vergütung für Materialien-Transporte mittelst der Lokomotive wegen des Baues, welche letzterem unter den betreffenden Rubriken zur Last geschrieben worden	5868	7	9
Bleiben	58120	13	11
Werden jedoch hiervon, als nicht zu den regelmäßigen Betriebskosten gehörig, abgesetzt:			
a. die Verwendungen für die erste Einrichtung des Betriebes im Rechnungsjahre 18$\frac{44}{45}$ mit 2868 Thlr.			
b. die jährliche Entschädigung für Versetzung der Pulver-Magazine bei Hannover mit . . . . 1000 =			
	3868	—	—
so belaufen sich die regelmäßigen Kosten des Betriebes nur auf	54252	13	11
Die Einnahmen für den Hannoverschen Antheil betrugen	96071	1	8
Mithin Ueberschuß	41818	11	9

Die Lokomotive legten im Ganzen 18742½ Meilen zurück; es brachte demnach jede Lokomotivmeile 6 Thlr. 8 gGr. 2 pf. ein, während sie 2 Thlr. 21 gGr. 6 pf. kostete.

Im halben Jahre vom 1. Juli bis 31. Dezember 1845 wurden auf der Hannover-Braunschweiger Eisenbahn, mit Einschluß der am 15. Oktober 1845 dem Verkehre übergebenen Bahnstrecke von Lehrte nach Zelle, eingenommen:

	Thlr.	gGr.	pf.
aus dem Personenverkehr	61559	21	9
aus dem Güterverkehr	26222	22	9
Zusammen	87782	20	6

Unter dieser Summe ist der an auswärtige Eisenbahn-Verwaltungen herausbezahlte Betrag (14030 Thlr. 16 gGr. 6 pf.) mit begriffen, so daß nach Abzug derselben die Summe von 73752 Thlr. 4 gGr. auf den Hannoverschen Antheil übrig bleibt.

Die Ausgaben in dem angegebenen Zeitraume waren dagegen:

Gegenstand der Ausgabe.	Thlr.	gGr.	pf.
A. Bahnverwaltung.			
a. Unterhaltung der Bahn.			
1. Instandhaltung der Bahnen, als: des Bahnkörpers, der Böschungen, Gräben, Brücken, Siehle, Durchflüsse des Oberbaues u. s. w.:			
a. Central=Bahnhof	22	22	—
b. Kreuzbahn und Bahn von Zelle nach Harburg . .	806	7	—
2. Instandhaltung sämmtlicher Gebäude rc.:			
a. Central=Bahnhof	103	17	7
b. Kreuzbahn und Bahn von Zelle nach Harburg . .	5	17	6
3. Erhaltung und Ersatz der Bahngeräthe und Utensilien, mit Einschluß der Telegraphen und deren Laternen:			
a. Central=Bahnhof	—	5	—
b. Kreuzbahn und Bahn von Zelle nach Harburg . .	35	2	10
b. Bahndienst.			
4. Besoldungen und Remunerationen der Bahn=Ingenieure, Bahnmeister, Bahn= und Weichenwärter, so wie der Hülfswärter:			
a. Central=Bahnhof	134	—	—
b. Kreuzbahn und Bahn von Zelle nach Harburg . .	6189	8	—
5. Dienstkleidung derselben:			
a. Central=Bahnhof	—	—	—
b. Kreuzbahn rc.	16	2	8
6. Bureaukosten, Mieth=Entschädigungen, Diäten, Reise= und Umzugskosten derselben:			
a. Central=Bahnhof	—	—	—
b. Kreuzbahn rc.	—	16	—
7. Feuerung und Beleuchtung der Bahnwärterhäuser, mit Einschluß der Telegraphen=Laternen:			
a. Central=Bahnhof	—	—	—
b. Kreuzbahn rc.	28	19	2
8. Extraordinäre Ausgaben, Schnee=Reinigung rc.:			
a. Central=Bahnhof	—	—	—
b. Kreuzbahn rc.	—	—	—
Summe A. Bahnverwaltung	7342	21	9
B. Transport=Verwaltung.			
a. Transportdienst.			
1. Besoldungen und Remunerationen der Bahnhofs=Vorstände, Billet=Einnehmer, Gepäck= und Güter=Expedienten nebst Gehülfen, der Bodenmeister, Wäger, Päcker, der Portiers, Wächter und der sonstigen bei den Gepäck= und Güter=Expeditionen angestellten Personen:			
a. Central=Bahnhof	1117	21	10
b. Kreuzbahn rc.	1181	16	—
2. Dienstkleidung derselben:			
a. Central=Bahnhof	7	16	8
b. Kreuzbahn rc.	3	16	8

Gegenstand der Ausgabe.	Thlr.	gGr.	pf.
3. Bureaukosten, Mieth-Entschädigungen, Reise- und Umzugskosten rc. derselben:			
a. Central-Bahnhof	25	—	—
b. Kreuzbahn rc.	44	12	—
4. Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bahnhofs-Gebäude:			
a. Central-Bahnhof	45	16	7
b. Kreuzbahn rc.	22	1	11
5. Erhaltung und Ersatz der Bahnhofs-Inventarien:			
a. Central-Bahnhof	7	21	4
b. Kreuzbahn rc.	8	4	4
6. Ersatz für beschädigte oder verloren gegangene Gepäck- und sonstige Frachtgegenstände, Versicherung derselben rc.:			
a. Wegen der Bahn von Hannover nach Braunschweig	8	—	—
b. " " " " Hildesheim nach Harburg . .	—	—	—
7. Druckkosten für den Transportdienst, Fahrbillete, Gepäckscheine rc, nebst Kosten für Stempel und Druckscheine . .	432	8	3
b. Lokomotivdienst.			
8. Reparatur und Ergänzung der Lokomotive und Tender und der dazu gehörigen Utensilien, auch Assekuranzkosten derselben	2197	9	3
9. Speisung der Lokomotive (Coaks, Holz, Oel), mit Einschluß der Heizung der Vorwärmer, auch Putzmaterial	8038	14	8
10. Besoldungen und Remunerationen des Maschinenmeisters, der Maschinen-Verwalter und Vormänner, der Lokomotivführer, Lokomotivführer-Lehrlinge und Feuerleute, insoweit solche nicht wegen der Werkstätten auf das Vorschuß-Konto derselben gehören	1814	5	11
11. Dienstkleidung der Lokomotivführer und Lehrlinge	179	7	6
12. Fahrvergütung derselben	157	9	8
13. Prämien für Coaks-Ersparung an die Lokomotivführer und Feuerleute	—	—	—
14. Lohn der Putzer und der sonst für den Lokomotivdienst verwendeten Arbeiter	1208	22	—
15. Büreaukosten, Mieth-Entschädigungen und Reisekosten des Maschinenmeisters und der Maschinen-Verwalter, auch Umzugskosten	—	—	—
16. Vergütung für gebrauchte fremde Lokomotive zur Aushülfe .	—	—	—
c. Wagendienst.			
17. Reparatur und Ergänzung sämmtlicher Wagenfuhrwerke rc., nebst allen dazu, so wie für das Fahrpersonal gehörigen Utensilien, auch Assekuranzkosten für dieselben	876	1	7
18. Wagenschmiere, Oel zum Schmieren und Beleuchten, Putzmaterial rc.	192	20	10
19. Besoldungen und Remunerationen des Wagenmeisters und der Wagen-Verwalter, so wie Besoldungen und Remunerationen der Oberschaffner, Schaffner und Packmeister . . .	1801	7	11
20. Dienstkleidung derselben	30	23	—
21. Reisevergütung rc. der Oberschaffner, Schaffner und Packmeister	281	20	—
22. Lohn der Wagenwäscher, Putzer und der sonstigen in Tagelohn beschäftigten Arbeiter	204	19	9
23. Bureaukosten, Mieth-Entschädigung, Reisekosten des Wagenmeisters und der Wagenverwalter, auch Umzugskosten . .	56	2	—

Gegenstand der Ausgabe.	Thlr.	gGr.	pf.
24. Vergütung für benutzte Wagen und Fuhrwerke fremder Eisenbahn-Verwaltungen	—	—	—
Summe **B.** Transport-Verwaltung	19944	11	8
C. Allgemeine Verwaltung.			
a. Direktion.			
1. Besoldung und Remunerationen der Mitglieder der Direktion, der Hülfsarbeiter, Revisoren, Registratoren, Kanzlisten ꝛc.	72	—	—
2. Bureaukosten, mit Einschluß der Erhaltung und des Ersatzes der Bureau-Utensilien, Druckkosten, öffentliche Bekanntmachungen ꝛc.	190	23	8
3. Diäten und Reisekosten der Mitglieder der Direktion, der Hülfsarbeiter ꝛc.	—	—	—
b. Betriebs-Verwaltung.			
4. Besoldung und Remunerationen der Betriebs-Dirigenten, ihrer Rechnungsführer, Schreiber ꝛc.	462	11	4
5. Bureaukosten derselben, mit Einschluß der Kosten für Bureau-Inventarien	65	13	4
6. Diäten und Reisekosten derselben	85	14	10
c. Eisenbahn-Verwaltungskasse.			
7. Besoldungen und Remunerationen des Kassirers, Buchhalters, Kassendieners ꝛc., mit Einschluß der Prozentgelder der Zahlungs-Rendanten	60	3	1
8. Bureaukosten, einschließlich des Porto's und der Kosten für Bureau-Inventarien	—	—	—
d. Insgemein.			
9. Gratifikationen, Zuschuß zu den Krankenkassen, Unterstützungen, Verpflegungen, Pensionen ꝛc.	—	—	—
10. Extraordinäre und unvorherzusehende Ausgaben auf allgemeine auf dem Betriebe ruhende Lasten und etwaige Prozeßkosten, insofern solche nicht in die bewilligten Anschläge aufgenommen sind	1000	—	—
Summe **C.** Allgemeine Verwaltung	1936	18	3
D. Einrichtung des Betriebes.			
Vorübergehende Ausgaben.			
1. Erste Anschaffung der Bahngeräthe und Utensilien der Bahnbeamten, mit Einschluß der Signal-Vorrichtungen	262	17	2
2. Erste Anschaffung der Utensilien und Geräthe für die Betriebskassen, Güter- und Gepäck-Expeditionen, Ausstattung der Bahnhofsgebäude:			
a. Central-Bahnhof	1971	21	3
b. Kreuzbahn ꝛc.	1003	18	9

Gegenstand der Ausgabe.	Thlr.	gGr.	pf.
3. Erste Anschaffung der zum Lokomotivdienst erforderlichen allgemeinen, nicht bei dem Betriebsmaterial veranschlagten Utensilien, mit Einschluß der Werkzeuge und Ausstattung der Filial-Werkstätten	13	—	—
4. Erste Anschaffung der zum Wagendienst erforderlichen allgemeinen, nicht bei dem Betriebsmaterial veranschlagten Utensilien und Geräthschaften, mit Einschluß der Uhren, Signal-Leuchten und Hörner der Wagen-Beamten	556	23	6
Summe D. Einrichtung des Betriebes	3808	8	8
Wiederholung.			
A. Bahnverwaltung	7342	21	9
B. Transport-Verwaltung	19944	11	8
C. Allgemeine Verwaltung	1936	18	3
D. Einrichtung des Betriebes	3808	8	3
Summe	33032	12	4
Läßt man die Kosten unter D, als nicht zum regelmäßigen Betriebe gehörig, außer Betracht, so verbleiben für letzteren	29224	3	8
Die Einnahmen vom Betriebe auf den Hannoverschen Antheil betrugen dagegen	73752	4	—
Es ergab sich mithin ein Reinertrag für das halbe Jahr vom 1. Juli bis 31. Dezember 1845 mit	44528	—	4

Die Lokomotive legten im Ganzen 12339 Meilen zurück. Jede Lokomotivmeile hat demnach, wenn die obige Gesammt-Einnahme von 87782 Thlr. 20 gGr. 6 pf. zum Grunde gelegt wird, 7 Thlr. 2 gGr. 9 pf. eingetragen und 2 Thlr. 8 gGr. 10 pf. gekostet.

i. Fahrordnung, Tarif.

(Seite 2093.)

Es werden täglich drei Fahrten, an welche sich die Züge von Lehrte nach Zelle und Hildesheim anschließen, von Hannover nach Braunschweig in beiden Richtungen gemacht; einer von diesen Zügen ist zur Güter-, aber auch zur Personenbeförderung bestimmt. Sämmtliche Fahrten schließen sich an die Züge von Braunschweig nach und von Harzburg, Halberstadt, Magdeburg, Berlin und Leipzig an. Die Dauer der Fahrt von Hannover nach Braunschweig beträgt 1½ bis 1¾ Stunde; die der Fahrt von Lehrte nach Zelle oder Hildesheim 1 Stunde.

Der Meilenzeiger, welcher der nachstehenden Berechnung der Fahr- und Frachtgelder zum Grunde liegt, ist folgender:

	nach								
	Hannover.	Lehrte.	Peine.	Vechelde.	Braunschw.	Burgdorf.	Zelle.	Hildesheim.	Algermissen.
Von									
Hannover . .	—	2	$4\frac{1}{2}$	6	8	3	$5\frac{1}{2}$	4	3
Lehrte	2	—	$2\frac{1}{2}$	4	6	1	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	2
Peine	$4\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	—	$1\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	6	4	3
Vechelde . . .	6	4	$1\frac{1}{2}$	—	2	5	$7\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$
Braunschweig .	8	6	$3\frac{1}{2}$	2	—	7	8	7	$6\frac{1}{2}$
Burgdorf . . .	3	1	$3\frac{1}{2}$	5	7	—	$2\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	3
Zelle	$5\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	6	$7\frac{1}{2}$	8	$2\frac{1}{2}$	—	7	$5\frac{1}{2}$
Hildesheim . .	4	$3\frac{1}{2}$	4	$5\frac{1}{2}$	7	$4\frac{1}{2}$	7	—	$1\frac{1}{2}$
Algermissen . .	3	2	3	$4\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	3	$5\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$	—
Anhaltestellen:									
Sehnde . . .	—	—	—	—	—	—	—	$2\frac{1}{2}$	1
Kirchrode . . .	$\frac{5}{6}$	$1\frac{1}{6}$	$3\frac{2}{3}$	$5\frac{1}{6}$	$7\frac{1}{6}$	$2\frac{1}{6}$	$4\frac{2}{3}$	4	3
Misburg . . .	$1\frac{1}{6}$	$\frac{5}{6}$	$3\frac{1}{3}$	$4\frac{5}{6}$	$6\frac{5}{6}$	$1\frac{5}{6}$	$4\frac{1}{3}$	4	3
Hämeler Wald .	$3\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$	1	$2\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	5	4	3
Ehlershausen .	4	2	$4\frac{1}{2}$	6	8	1	$1\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	4

Anmerk. Bei den Berechnungen der Fahr= und Frachtgelder wird die Strecke von Braunschweig bis Zelle et vice versa nur zu 8 Meilen angenommen.

A. Tarif für die Personenbeförderung in guten Groschen.

Von	Hannover.			Lehrte.			Peine.			Vechelde.				Braunschweig.				Burgdorf.			Zelle.			Algermissen.			Hildesheim.		
nach	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	4.	1.	2	3.	4.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
Hannover	—	—	—	10	7	4	22	15	9	29	19	12	—	38	26	16	—	14	10	6	24	16	10	14	10	6	19	13	8
Lehrte	10	7	4	—	—	—	12	8	5	19	13	8	—	29	19	12	—	5	3	2	17	11	7	10	6	4	17	11	7
Peine	22	15	9	12	8	5	—	—	—	7	5	3	—	17	11	7	—	17	11	7	29	19	12	14	10	6	19	13	8
Vechelde	29	19	12	19	13	8	7	5	3	—	—	—	—	9	6	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braunschweig . .	38	26	16	29	19	12	17	11	7	9	6	4	3	—	—	—	—	34	22	14	38	26	16	—	—	—	34	22	14
Burgdorf . . .	14	10	6	5	3	2	17	11	7	—	—	—	—	34	22	14	—	—	—	—	12	8	5	—	—	—	22	14	9
Zelle	24	16	10	17	11	7	29	19	12	—	—	—	—	38	26	16	—	12	8	5	—	—	—	—	—	—	34	22	14
Algermissen . . .	14	10	6	10	6	4	14	10	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	5	3
Hildesheim . . .	19	13	8	17	11	7	19	13	8	—	—	—	—	34	22	14	—	22	14	9	34	22	14	7	5	3	—	—	—

	1. Kl. gGr.	2. Kl. gGr.	3. Kl. gGr.
Von der nächsten Station nach den Anhaltestellen Kirchrode, Misburg und Hämelerwald und umgekehrt	5	3	2
Von Burgdorf nach der Anhaltestelle Ehlershausen und umgekehrt	5	3	2
Von Zelle nach der Anhaltestelle Ehlershausen und umgekehrt .	7	5	3
Von Hildesheim nach der Anhaltestelle Sehnde und umgekehrt .	12	8	5

Von Hannover, Zelle oder Hildesheim nach

	1. Klasse.		2. Klasse.		3. Klasse.	
	Thlr.	gGr.	Thlr.	gGr.	Thlr.	gGr.
Vienenburg . . .	2	10	1	17	1	3
Harzburg . . .	2	14	1	19	1	5
Halberstadt . . .	3	22	2	14	1	16
Magdeburg . . .	4	10	2	22	1	20
Leipzig	7	14	5	2	3	4
Berlin	9	2	6	2	3	20

Jeder Reisende hat an Reisegepäck für sich 50 Pfund frei. Das Frachtgeld für das Uebergewicht wird unter Zugrundelegung eines Satzes von 2 Pfennig für die Meile und für jede 10 Pfd. (Zwischenpfunde für 10 Pfd. voll gerechnet) in gute Groschen abgerundet, so daß als niedrigster Satz ein guter Groschen zu erheben ist. Ein jedes Stück des Reisepäcks muß sicher und wohl verpackt, mit dem Namen des Eigenthümers und dem Bestimmungsorte deutlich bezeichnet, spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Gepäck-Expedition abgeliefert und die dafür etwa schuldige Ueberfracht sofort berichtigt werden. Reisegepäck, welches an den Anhaltestellen auf die Wagen kommt, wird entweder auf der nächsten Station oder erst am Bestimmungsorte des Reisenden gewogen.

Für die in Zelle, Hildesheim und Hannover um 4½ und 5 Uhr Morgens abgehenden Züge darf das Reisegepäck am Abend zuvor zwischen 7 und 8 Uhr nach Lösung der Fahrbillets eingeliefert werden.

B. Reisegepäck.

Für jede 10 Pfund Uebergewicht (Zwischenpfunde für 10 Pfund voll gerechnet) sind zu zahlen: pro Meile 2 Pf.

(In guten Groschen und Pfennigen.)

	nach																	
	Hannover.		Lehrte.		Peine.		Vechelde.		Braunschw.		Burgdorf.		Zelle.		Algermissen.		Hildesheim.	
Von																		
Hannover . . .	—	—	—	4	—	9	1	—	1	4	—	6	—	11	—	6	—	8
Lehrte	—	4	—	—	—	5	—	8	1	—	—	2	—	7	—	4	—	7
Peine	—	9	—	5	—	—	—	3	—	7	—	7	1	—	—	6	—	8
Vechelde	1	—	—	8	—	3	—	—	—	4	—	10	1	3	—	—	—	—
Braunschweig . .	1	4	1	—	—	7	—	4	—	—	1	2	1	4	—	—	1	2
Burgdorf . . .	—	6	—	2	—	7	—	10	1	2	—	—	—	5	—	—	—	9
Zelle	—	11	—	7	1	—	1	3	1	4	—	5	—	—	—	—	1	2
Algermissen . . .	—	6	—	4	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Hildesheim . .	—	8	—	7	—	8	—	—	1	2	—	9	1	2	—	3	—	—

Von Hannover, Zelle oder Hildesheim nach

	gGr.	pf.
Vienenburg	2	4
Harzburg	2	4
Halberstadt	2	10
Magdeburg	3	4
Leipzig	5	4
Berlin	7	—
Dresden	7	4

Anm. Bei der Gelderhebung für das Uebergewicht des Reisegepäcks werden Beträge unter einem guten Groschen auf einen vollen guten Groschen abgerundet und erhoben.

In Beziehung auf die Bestimmungen der Zoll- und Steuer-Kontrakte verweisen wir auf S. 2095.

C. Eilgut.

Für jeden Zentner à 100 Pfund: pro Meile 10 Pf.;

außerdem für die nach und aus dem Braunschweigschen Statt findenden Versendungen für die ganze Fahrstrecke eine Vergütung von 8 Pf. pro Zentner wegen der Zoll-Deklarationen ꝛc., welche Vergütung mit berechnet worden.

(In guten Groschen und Pfennigen.)

	nach																	
Von	Hannover.		Lehrte.		Peine.		Vechelde.		Braunschw.		Burgdorf.		Zelle.		Algermissen.		Hildesheim.	
Hannover . . .	—	—	1	8	3	9	5	8	7	4	2	6	4	7	2	6	3	4
Lehrte	1	8	—	—	2	1	4	—	5	8	—	10	2	11	1	8	2	11
Peine	3	9	2	1	—	—	1	11	3	7	2	11	5	—	2	6	3	4
Vechelde	5	8	4	—	1	11	—	—	1	8	4	10	6	11	4	5	5	3
Braunschweig . .	7	4	5	8	3	7	1	8	—	—	6	6	7	4	6	1	6	6
Burgdorf . . .	2	6	—	10	2	11	4	10	6	6	—	—	2	1	2	6	3	9
Zelle	4	7	2	11	5	—	6	11	7	4	2	1	—	—	4	7	5	10
Algermissen . . .	2	6	1	8	2	6	4	5	6	1	2	6	4	7	—	—	1	3
Hildesheim . . .	3	4	2	11	3	4	5	3	6	6	3	9	5	10	1	3	—	—

Anm. Gold und Silber (über 15 Pfund in Geldeswerth ausgedrückt und besonders versichert), Geld (in Summen von 1000 Thlr. und darüber) werden mit den Personenzügen befördert, und zwar die 100 Thlr. (überschießende Beträge von weniger als 100 Thlr. für ein volles Hundert gerechnet) zu 2 Pfennigen die Meile, Geld jedoch nicht über die Landesgrenze hinaus.

D. Gewöhnliches Frachtgut.

Für jeden Zentner à 100 Pfund: pro Meile 5 Pf.;
außerdem dieselbe Vergütung wie obenstehend sub C bezeichnet, welche mitberechnet worden.

(In guten Groschen und Pfennigen.)

Von	nach Hannover		Lehrte		Peine		Vechelde		Braunschw.		Burgdorf		Zelle		Algermissen		Hildesheim	
Hannover . . .	—	—	—	10	1	10½	3	2	4	—	1	3	2	3½	1	3	1	8
Lehrte	—	10	—	—	1	½	2	4	3	2	—	5	1	5½	—	10	1	5½
Peine	1	10½	1	½	—	—	1	3½	2	1½	1	5½	2	6	1	3	1	8
Vechelde	3	2	2	4	1	3½	—	—	—	10	2	9	3	9½	2	6½	2	11½
Braunschweig . .	4	—	3	2	2	1½	—	10	—	—	3	7	4	—	3	4½	3	7
Burgdorf . . .	1	3	—	5	1	5½	2	9	3	7	—	—	1	½	1	3	1	10½
Zelle	2	3½	1	5½	2	6	3	9½	4	—	1	½	—	—	2	3½	2	11
Algermissen . . .	1	3	—	10	1	3	2	6½	3	4½	1	3	2	3½	—	—	—	7½
Hildesheim . . .	1	8	1	5½	1	8	2	11½	3	7	1	10½	2	11	—	7½	—	—

Anm. Frachtgüter werden auf Bestellung und sofern die Verwaltung auf die Bestellung eingehen kann, auch in ganzen Wagenladungen befördert, jedoch nur im Inlande bis an die letzte Station vor der Grenze, von wo ab für Weiterbeförderung der Frachtsatz für Einzelngewicht erhoben werden wird. Die Frachtsätze für ganze Wagenladungen sind:

Für einen 4rädrigen Wagen bis zu 72 Ztr. Befrachtung = 1 Thl. p. Meile.
= = 6 = = = = 140 = = = 2 = = =
= = 8 = = = = 200 = = = 3 = = =

Bestimmungen.

1. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

a. als postzwangspflichtige Gegenstände für das Königreich Hannover alle Päckereien oder Kolli bis zu 15 Pfd. und Geldsendungen unter 1000 Thlr.

Wegen der im Auslande postzwangspflichtigen Gegenstände hat der Versender die Bestimmungen der ausländischen Postordnungen, welche in den diesseitigen Expeditionen in Erfahrung gebracht werden können, zu beachten.

b. Alle feuergefährlichen Gegenstände, als: geladene Gewehre, Schießpulver, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Kunstfeuerwerke, Phosphor, Scheidewasser, Schwefelsäure, Streichhölzchen, Zündhütchen, chemische Feuerzeuge und Präparate, so wie überhaupt alle dergleichen durch Reibung oder sonst leicht entzündbare Gegenstände.

Beförderung solcher Gegenstände unter falscher Deklaration zieht die Verpflichtung zum Schadenersatz und außerdem, wenn auch ein Schaden nicht geschehen ist, nach Anleitung der Betriebs-Ordnung die Erlegung einer Geldstrafe nach sich.

Säuren, als: konzentrirter Essig, Salmiak-Spiritus, Salpetersäure (Scheidewasser), Salpetersalzsäure (Königswasser), Salzsäure, Schwefelsäure (Vitriolöl), Spießglanzbutter und dem ähnliche Substanzen können ohne Gewähr der Verwaltung und mit der Verpflichtung des Versenders oder Empfängers zum Ersatze des etwa entstehenden Schadens nur befördert werden, wenn der zu versendende Gewichtsbetrag mindestens 40 Ztr. beträgt, oder für diesen Gewichtsbetrag eine geringere Ladung bezahlt wird.

2. Wenn der Versender von Gütern die Versendung mit den Personenzügen ausdrücklich verlangt, so tritt die Beförderung unter dem Titel „Eilfracht" ein, und ist der Frachtbrief durch das deutlich mit rother Tinte geschriebene Wort „Eilfracht" zu bezeichnen.

Gold und Silber (Geld) werden indeß nur mit den Personenzügen befördert werden.

3. Alle zur Versendung eingelieferten Güter müssen mit vollständigen Frachtbriefen in doppelter Ausfertigung versehen sein, welche die Güter nach Ort und Datum der Aufgabe, Zeichen, Nummer, Brutto-Gewicht, Inhalt, Bestimmungsort und Namen des Empfängers und Absenders deutlich bezeichnen; das eine Exemplar dieses Frachtbriefes erhält der Absender, mit dem Stempel des Güter-Expedienten versehen, als Empfangs-Bescheinigung zurück. Der einzelne Frachtbrief darf nur dann eine Mehrzahl von Gegenständen aufnehmen, wenn diese demselben Frachtsatze unterliegen.

Die Frachtbriefe müssen, um den Vorschriften der Gesetze des Steuer- und Zollvereins zu genügen, mit den nöthigen Legitimationspapieren begleitet sein.

Gedruckte Formulare zu Frachtbriefen und Inhalts-Erklärungen sind in den Güter-Expeditionen, das einzelne Stück zu 2 Pf., 10 Stück für 1 gGr. zu erhalten.

(Wenn die Versender den Beamten der Verwaltung die Ausfertigung der Frachtbriefe anvertrauen, welches jedoch, der Verwaltung gegenüber, nur auf Gefahr der Versender und resp. Empfänger geschehen kann, so dürfen die Beamten für die Ausfertigung eines jeden Frachtbriefes eine Entschädigung von 6 Pfennigen in Anspruch nehmen.)

4. Alle Güter müssen gut verpackt eingeliefert werden.

Silbergeld wird nur in starken Fässern verpackt, Gold nur in doppelter Leinewand eingenäht, beides versiegelt und gehörig bezeichnet, angenommen.

Auch Getreide wird nur angenommen, wenn es in unbeschädigten, dauerhaften Säcken sich befindet.

5. Güter eines und desselben Absenders an einen und denselben Empfänger, welche weniger als einen Zentner wiegen, werden für einen vollen

Zentner, dagegen Eilfrachtgüter unter gleichen Beziehungen, welche weniger als 50 Pfund wiegen, für einen halben Zentner berechnet.

Ueber das volle Zentner=Gewicht hinaus werden Gewichtstheile der Versendung bis $12\frac{1}{2}$ Pfd. gar nicht,
von $12\frac{1}{2}$ = bis 25 Pfd. für $\frac{1}{4}$ Zentner,
über 25 = = 50 = = $\frac{1}{2}$ =
= 50 = = 75 = = $\frac{3}{4}$ =
= 75 = = 100 = = 1 vollen Zentner
berechnet werden.

6. Alle in einem Frachtbriefe enthaltene Gegenstände desselben Frachtsatzes bilden eine Abfertigungs=Position zur Berechnung des Frachtgeldes.

Bei der Berechnung der Frachtbeträge sollen die Bruchtheile eines guten Groschens stets auf einen vollen guten Groschen zurück= oder hinaufgeführt werden, je nachdem der Bruchtheil unter einem halben guten Groschen oder einen halben guten Groschen und darüber beträgt. Der geringste Frachtbetrag muß jedenfalls einen vollen guten Groschen betragen.

Bei Versendungen von einer Station nach einer Anhaltestelle und von einer Anhaltestelle nach einer Station soll im erstern Falle die Fracht nach dem Tarife, welcher für die nach der Anhaltestelle in der Richtung vom Versendungsorte her zunächst folgende Station, im andern Falle nach dem Tarife berechnet werden, welcher für die vor dem Versendungsorte vorhergehende Station als Absendungsort festgestellt ist. Bei Versendungen von einer Anhaltestelle zur andern soll der Tarif maaßgebend sein, welcher für die Strecke von der dem Absendungsorte folgenden Station bis zu der dem Empfangsorte folgenden Station Anwendung findet.

Eine Ausnahme hiervon machen die Fracht= und Produkten=Sendungen in ganzen Wagenladungen, deren Fahrgeld auch nach den Anhaltestellen auf den Grund der wirklichen Entfernung berechnet werden soll.

7. Gegenstände der Güterfracht, welche bei wenigem Gewicht viel Raum einnehmen, können nur zu dem doppelten Frachtsatze der gewöhnlichen Güterfracht oder Eilfracht, je nachdem sie als das eine oder andere aufgeliefert werden, zur Beförderung gelangen.

Wegen der Transportpreise für Gegenstände von ungewöhnlicher Ausdehnung und Umfang, als: Bäume, Sträucher, leere Kisten und Fässer u. s. w. ist eine besondere Uebereinkunft des Absenders mit der Verwaltung erforderlich.

Leere Gefäße, als: Fässer, Kisten, Körbe, leere Flaschen u. s. w. können indeß zum einfachen Frachtsatze befördert werden, wenn vom Absender nachgewiesen wird, daß diese Gegenstände vorher im gefüllten Zustande auf der Bahn transportirt worden sind.

8. Die Eilgüter müssen mindestens zwei Stunden vor Abgang des Personenzuges, mit welchem sie abgehen sollen, in die Gepäck=Expeditionen eingeliefert werden. Die Auflieferung des Eilguts, welches mit dem ersten am Morgen abgehenden Personenzuge befördert werden soll, muß am Abend vorher geschehen.

Gold und Silber (Geld) sind eine Stunde vor Abgang des Personenzuges, mit welchem sie befördert werden sollen, in der Gepäck-Expedition an den Expedienten selbst gegen Ausstellung einer Quittung von Seiten des Letzteren, worin die Ablieferungszeit notirt wird, abzugeben.

Eine frühere Auflieferung jener Gegenstände befreit die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit in der Bewahrung.

Uebrige Güter werden, wenn sie bis 7 Uhr Abends auf den Bahnhöfen eingeliefert worden sind, am nächsten Tage befördert.

Besonders große viel Raum einnehmende, so wie in großer Menge zu versendende Güter sind jedenfalls 24 Stunden vor Abgang des Zuges anzumelden, und ist deshalb Einigung mit dem Güter-Expedienten zu treffen.

9. Gegen Einlieferung der vollzogenen Empfangs-Bescheinigung, welche dem Frachtbriefe beigefügt ist, Vorzeigung des Frachtbriefes und zugleich gegen Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der etwaigen Nachnahme wird die Auslieferung des Guts erfolgen, jedoch nach folgenden Zeitbestimmungen:

a. die Auslieferung des Eilguts soll in der Regel zwei Stunden nach Ankunft erfolgen, oder bei starkem Andrange so schnell als thunlich. Die später als 6 Uhr Abends angekommenen Eilgüter werden erst am folgenden Morgen ausgeliefert.

b. Gold und Silber (Geld) müssen eine Stunde nach Vorzeigung des Frachtbriefes abgeholt werden. Nach Ablauf dieser Zeit ist die Verwaltung von weiterer Verantwortung in der Bewahrung jener Gegenstände frei.

c. Die übrigen Frachtgüter werden binnen 24 Stunden nach Zusendung der Frachtbriefe ausgeliefert, Sonn- und Festtage nicht gerechnet.

(Wenn die Empfänger dem Expeditienten die Ausfüllung des Empfangbescheinigung-Formulars überlassen, so dürfen diese für ihre Bemühung 4 Pfennige in Anspruch nehmen.)

10. Wer Güter länger als 24 Stunden nach Zusendung der Frachtbriefe am Ablagerungsorte liegen läßt, zahlt 1 gGr. Lagergeld pro Zentner und Tag.

E. Produkte.

Für jeden Zentner à 100 Pfund sind zu zahlen: pro Meile 3 Pf.

(In guten Groschen und Pfennigen.)

	nach																	
Von	Hannover.		Lehrte.		Peine.		Vechelde.		Braunschw.		Burgdorf.		Zelle.		Algermissen.		Hildesheim.	
Hannover	—	—	—	6	1	1½	1	6	2	—	—	9	1	4½	—	9	1	—
Lehrte	—	6	—	—	—	7½	1	—	1	6	—	3	—	10½	—	6	—	10½
Peine	1	1½	—	7½	—	—	—	4½	—	10½	—	10½	1	6	—	9	1	—
Vechelde	1	6	1	—	—	4½	—	—	—	6	1	3	1	10½	1	1½	1	4½
Braunschweig	2	–	1	6	—	10½	—	6	—	—	1	9	2	—	1	7½	1	9
Burgdorf	—	9	–	3	—	10½	1	3	1	9	—	—	—	7½	—	9	1	1½
Zelle	1	4½	—	10½	1	6	1	10½	2	—	—	7½	—	—	1	4½	1	9
Algermissen	—	9	—	6	—	9	1	1½	1	7½	—	9	1	4½	—	—	—	4½
Hildesheim	1	—	—	10½	1	—	1	4½	1	9	1	1½	1	9	—	4½	—	—

Zur Produktenbeförderung werden auch ganze Wagen gestellt oder müssen dazu vom Versender genommen werden nach folgenden Fahrgeldsätzen:

Für einen 4rädrigen Wagen bis zu 72 Zentner Befrachtung zu 18 gGr. pro Meile.

Für einen 6rädrigen Wagen bis zu 140 Zentner Befrachtung zu 1 Thlr. 12 gGr. pro Meile.

Nach diesen Fracht= oder Fahrgeldsätzen werden befördert:

A. über die Herzogl. Braunschweigsche Landesgrenze hinaus im Bereiche des Betriebes der Königl. Hannoverschen Verwaltung, jedoch

1. ausschließlich in ganzen Wagenladungen: Steinkohlen, Braunkohlen, Holzkohlen, Thon und Erde aller Art, Seifensiederasche, Bruch=, Ziegel=, Pflaster= und Bausteine, Kalk, Torf, Borke, Brennholz;
2. auch nach Zentnergewicht: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Bohnen, Linsen, Erbsen, Wicken, Buchweizen in Hülsen, Leinsamen in Säcken, Mohnsamen, Rübsamen, Raps, Dotter, Oelkuchen, Kartoffeln, frische Garten=, Feld= und Baumfrüchte, Cement, europäisches Nutz= und Bauholz, Roheisen aller Art, altes Brucheisen, Eisenfeile, Hammerschlag, geschmiedetes und gewalztes Eisen (mit Ausnahme des façonirten) in Stäben von einem halben Quadratzoll im Querschnitt und darüber, desgleichen Luppeneisen, Eisenbahn=Schienen, Roh= und Cementstahl, Guß= und raffinirter Stahl, ganz grobe Gußwaaren in Oefen, Platten, Gittern, Töpfen und dergleichen, Blei in Blöcken oder Mulden, Vitriol, Alaun, roher Schwefel, Glätte, Gelb= und Braunerde, Gyps, Mühlen= und grobe Schleifsteine, rohe Thierknochen.

B. Nur innerhalb des Königreichs Hannover folgende Landes=Erzeugnisse, welche auf einer Station oder Anhaltestelle im Inlande aufgeliefert werden, bis zur letzten Station vor den Grenzen: Bier und Branntwein in Fässern, Milch, Butter, Käse, Honig, Fleisch von Hausthieren, Mehl, Malz, Salz, Oel in Fässern, Thran, Theer, Flachs, Hanf, Cichorien (roher und fabrizirter), ordinäre Leinwand ohne Verpackung, ungebleichtes Garn.

Bestimmungen.

1. Bei Produkten wird der Gewichtsbetrag unter einem Zentner für einen vollen Zentner gerechnet werden. Ueber das volle Zentnergewicht hinaus werden Gewichtstheile unter 25 Pfd. gar nicht, von 25 bis 75 Pfd. für einen halben Zentner, über 75 bis 100 Pfd. für das volle Gewicht eines Zentners gerechnet werden.

2. Zur Berechnung der Eisenbahnfracht sind für nachfolgende Produkte Normalgewichte festgesetzt:

Weizen, Bohnen, Linsen, Erbsen, Wicken = der Himten 50 Pfd.
Roggen, Leinsamen (in Säcken), Mohnsamen, Rübsamen, Raps, Dotter, Kartoffeln = der Himten 45 Pfd.
Gerste, Buchweizen in Hülsen = der Himten 40 Pfd.
Hafer = der Himten 30 Pfd.
Holz, Bauholz, Bretter, Pfosten u. s. w. Eichen = der Kubikfuß 50 Pfd.
desgl. Buchen und sonstiges hartes Holz = der Kubikfuß 40 Pfd.
desgl. Tannen, Fichten und sonstiges weiches Holz = der Kubikfuß 30 Pfd.

Der kubische Inhalt dieser Hölzer wird nach den Hartigschen Tabellen berechnet.

Für ganz frisches und nasses Holz wird besondere Uebereinkunft vorbehalten.

Das Gewicht aller übrigen Produkte wird durch Probewiegen ermittelt werden.

3. Die Annahme von Produkten zur Beförderung kann nur nach Maaßgabe der Umstände zugesichert werden. Das Auf= und Abladen der Produkte haben die Absender und resp. Empfänger selbst zu bewirken.

Die Empfangnahme muß spätestens zwei Stunden nach geschehener Meldung der Ankunft bewirkt werden, widrigenfalls für jede 24 Stunden ein Lagergeld von 8 gGr. für jede Wagenladung erhoben wird.

F. Equipagen und Vieh.

Es sind zu zahlen pro Meile:

	Thlr.	gGr.	pf.
Für Equipagen 1. Klasse, wohin 4rädrige Wagen mit festem Verdeck gehören, pro Stück	1	—	—

	Thlr.	gGr.	pf.
Für Equipagen 2. Klasse, wohin alle übrigen 4= und 2rädrigen Wagen gehören, pro Stück . . .	—	16	—
= 1 Pferd	—	16	—
= 2 Pferde	1	—	—
= 3 = ...	1	8	—
= 1 Hund	—	—	8
= 1 Ochsen	—	8	—
= 1 Kuh oder Rind	—	6	—
= 1 Kalb	—	1	6
= 1 fettes Schwein	—	2	6
= 1 mageres Schwein	—	1	6
= 1 Ferken in Säcken pro Zentner brutto . . .	—	1	—
= 1 Schaaf oder Ziege	—	1	—
= 1 Esel	—	4	—
= Geflügel in Käfigen oder Körben pro Ztr. brutto	—	2	—

Für Vieh in ganzen Wagenladungen.

Für den 4rädrigen Wagen pro Meile 1 Thlr.

3 bis 5 Ochsen;
4 = 6 Kühe oder Rinder;
16 = 35 Kälber, nicht über $1\frac{1}{2}$ Ztr. à Stück an Gewicht;
10 = 20 fette Schweine;
20 = 40 magere Schweine;
24 = 50 Schaafe oder Ziegen.

(Bei ganzen Wagenladungen wird zu jedem Wagen ein Treiber in 3. Wagenklasse unentgeltlich mit befördert.)

Bestimmungen.

a. Wegen der Equipagen=Beförderung.

1. Den Inhabern der Equipagen und ihren Begleitern steht es frei, während der Fahrt in denselben Platz zu nehmen; dieselben haben jedoch für jede Person ein Billet 2. Klasse und für jede Person der Dienerschaft ein Billet 3. Klasse zu lösen.

2. Die Equipagen müssen spätestens eine Stunde vor Abgang der Züge auf dem Bahnhofe unter Vorzeigung der in der Gepäck=Expedition zu lösenden Equipagen=Billets abgeliefert werden.

Auf den kleineren Stationen kann die Beförderung nur dann zugesagt werden, wenn die Anmeldung der Equipagen 24 Stunden vorher erfolgt.

3. Nach Ankunft auf der Bestimmungsstation wird gegen Rückgabe des Billets an den Zugführer die Equipage ausgeliefert.

Die am Bestimmungsorte angekommenen Equipagen müssen spätestens eine Stunde nach Ankunft des Zuges vom Bahnhofe abgeholt sein, widrigenfalls für dieselben ein Standgeld von 4 gGr. für die Stunde entrichtet werden muß.

b. Wegen der Beförderung der Pferde und anderen Viehs.

4. Pferde sollen nie ohne Begleiter befördert werden.

Der Begleiter hat neben der Bezahlung des Transportgeldes für die Pferde ein Billet 3. Klasse zu lösen.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen, unter Vorzeigung der in der Expedition dafür zu lösenden Fahrzettel, bereit stehen.

Die am Bestimmungsorte angekommenen Pferde müssen spätestens eine Stunde nach der Ankunft des Zuges vom Bahnhofe abgeholt sein, widrigenfalls, selbst wenn sie im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, ein Standgeld von 4 gGr. für die Stunde und das Stück entrichtet werden muß.

5. Wenn die Beförderung von anderem Vieh übernommen werden kann, so soll solches nur mit den Güterzügen, in der Regel auch nur in ganzen Wagenladungen, ausnahmsweise aber, wenn ein paßlicher Raum vorhanden ist, bei einzelnen Stücken befördert werden.

Der Fahrbetrag für einzelne Stücke ist gegen Lösung von Viehzetteln am Absendungsorte zu erlegen.

Für ganze Wagenladungen sind ordnungsmäßige Frachtbriefe auszustellen und einzuliefern, und ist das Fahrgeld für solche Ladungen entweder am Absendungs- oder Empfangsorte zu erlegen.

6. Während des Transports muß das Vieh von dem Versender oder dessen Leuten beaufsichtigt werden, weshalb auch ohne Mitgabe eines Führers überall kein Vieh zur Beförderung angenommen werden soll.

7. Das Ein- und Ausladen der Pferde und des Viehes in die Wagen und aus denselben, so wie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel, und die Befestigung selbst muß der Absender resp. Empfänger besorgen.

8. Alles Vieh (wegen der Pferde vergl. No. 4) muß zwei Stunden vor dem Abgange der Güterzüge auf die Bahnhöfe gebracht werden.

Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte wird dasselbe gegen Rückgabe der Viehzettel und resp. der quittirten Frachtbriefe ausgeliefert, und muß dasselbe sofort und spätestens binnen zwei Stunden von den Führern weggetrieben werden, widrigenfalls ein Standgeld von 1 gGr. für das Stück größeres, ½ gGr. für das Stück kleineres Vieh für jede drei Stunden gezahlt werden muß.

k. Verzinsung.

Hierüber enthält die Nachschrift 1 des Königl. Kabinets vom 24. Februar 1846, die Einnahmen und Ausgaben für die Eisenbahnen bis zum 1. Januar 1846 betreffend, Nachstehendes:

„Obgleich die Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig bereits ein volles Jahr im Betriebe war, so ist es doch bisher unthunlich gewesen, über das Verhältniß der Einnahmen von derselben zu den auf sie verwandten Kosten ein sicheres und zutreffendes Ergebniß auszumitteln, und dies wird

überall erst dann möglich sein, wenn alle durch das Gesetz vom 4. Mai 1843 angeordneten Landes-Eisenbahnen im Bau vollständig ausgeführt sind und einige Zeit hindurch im Betriebe gestanden haben. In dieser Hinsicht muß, andere Umstände ungerechnet, besonders darauf aufmerksam gemacht werden, daß selbst für die Bahn von Hannover nach Braunschweig der Bau des Central-Bahnhofes noch bei weitem nicht vollendet ist, daß dagegen unter den für den Bau der Bahn verwendeten Kosten beträchtliche Summen — namentlich für den Bahnhof in Lehrte — enthalten sind, welche nicht dieser Bahn allein zur Last gelegt werden können; daß ferner sich nicht mit einiger Sicherheit bestimmen läßt, welcher Theil der allgemeinen Kosten für Direktion, Vorarbeiten u. s. w. auf die einzelne Bahn gerechnet werden soll, und endlich, daß die von jeder einzelnen Bahn zu erwartende Einnahme erst dann eintreten kann, wenn das ganze Bahnsystem vollendet ist und sich an andere Bahnsysteme anschließt.

„Es kann daher auch nur eine entfernte Annäherung beabsichtigt werden, wenn die Königl. Regierung Behuf Beurtheilung des Verhältnisses der Einnahme zu den Kosten der Eisenbahnen folgende Anhaltepunkte mittheilt.

„Der Bau der Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig hat gekostet . . . . 829000 Thlr.
die erste Einrichtung des Betriebes auf derselben . . . 12300 =
Zusammen 841300 Thlr.

Davon ist indeß Folgendes abzurechnen:
a. Werth der noch zu verkaufenden Gärten, Häuser und Land-Ueberreste an der Bahn 22700 Thlr.
b. Beiträge von den Städten Hannover und Peine . . . . 8000 =
c. Verkaufte Gebäude, Gärten, Früchte, erstattete Eingangs-Abgaben und Zölle ꝛc. . . . . 7800 =
Ueberhaupt 38500 =

Es bleiben also zu berechnen 802800 Thlr.

Dazu kommen die Kosten der Behuf der Braunschweiger Bahn auf dem Bahnhofe getroffenen interimistischen Einrichtungen mit . . . . 15400 =
Von den für Direktion, Vorarbeiten u. s. w. verwandten Kosten nach der ständischen Bewilligung . . . . . 24970 =
Die Kosten des Betriebsmaterials mit . . . . . . 276490 =
Ueberhaupt 1,119660 Thlr.

Hierzu ist nach Verhältniß dieser Summe zu der vorhin berechneten Gesammtsumme der nicht aus dem Betriebe aufgekommenen Einnahmen von 3,387000 Thlr. von den bis zum 1. Juli 1845 gezahlten Zinsen von 107537 Thlr. hier etwa anzusetzen . . . . 35600 =
Das gesammte Anlagekapital möchte daher zu berechnen sein zu etwa . . . . 1,155260 Thlr.

„Müßte man nach Maaßgabe des Ertrages des Jahres 18$\frac{44}{45}$ annehmen, daß die Einnahme von der Eisenbahn jährlich etwa 96000 Thlr. betragen würde, und wäre dann der Aufwand für den Betrieb nach den bei andern Eisenbahnen gemachten Erfahrungen zu 50 Prozent hiervon zu berechnen, so daß etwa 48000 Thlr. als Reinertrag übrig blieben, so wäre damit eine Verzinsung des Anlagekapitals von mehr als 4 Prozent gewonnen, wovon die Zinsen der Anleihen und der Beitrag der Eisenbahnkasse zur Tilgung der Eisenbahnschulden zu bestreiten wären.“

1. Personenfrequenz.
(Seite 2096.)

Nach den veröffentlichten Bekanntmachungen war die Anzahl der in den einzelnen Monaten beförderten Personen, so wie die Einnahme aus dem Personenverkehr, wie folgt:

Monat.	1844.				1845.				1846.			
	Anzahl der Personen.	Einnahme.			Anzahl der Personen.	Einnahme.			Anzahl der Personen.	Einnahme.		
		Thlr.	gGr.	pf.		Thlr.	gGr.	pf.		Thlr.	gGr.	pf.
Januar . .	—	—	—	—	9998	5264	—	—	17757	7913	13	—
Februar . .	—	—	—	—	6428	3310	12	—	17344	7923	6	—
März	—	—	—	—	8414	4391	4	—	20616	9091	9	—
April	—	—	—	—	11926	5760	16	—	27578	12724	13	—
Mai	—	—	—	—	19019	7730	7	—	28382	12818	23	—
Juni	—	—	—	—	17753	7673	11	—	36819	16741	16	9
Juli	22137	10222	8	—	20094	9231	6	—	42622	19401	11	—
August . . .	23555	11657	2	—	24349	12210	23	—	51785	23737	—	—
September .	23242	9807	18	—	19295	9534	22	—	45461	20417	23	—
Oktober . .	15883	7776	22	—	22303	10806	5	—	39508	17753	12	—
November .	10910	5142	11	—	22821	10183	13	9	29442	12671	7	—
Dezember .	8298	4217	10	—	20344	9399	4	—				
Zusammen	135760	60605	5	—	202744	95496	3	9				

Nach der von der Regierung veröffentlichten Nachweisung über den Stand und Erfolg des Landes-Eisenbahn-Unternehmens am Schlusse des Dezember 1845 hat die Gesammt-Einnahme im Jahre vom 1. Juli $18\frac{44}{45}$ betragen:

	Thlr.	gGr.	pf.
	82973	9	—
Werden davon die außerordentlichen Einnahmen an Fahrgeld für Extrazüge, für Herzogl. Braunschweigsche Postgüter, Postschaffner und Zollbeamte, so wie für Preußische Militär-Post-Freipaß-Reisende mit	856	19	—
abgesetzt, so bleiben	82116	14	—
Von dieser Summe sind aufgekommen:			
für 2232 Personen 1. Klasse	3233	14	—
= 44405 = 2. = ...	37190	13	—
= 124027 = 3. = ...	40855	5	—
= 6698 = 4. = zwischen Braunschweig und Vechelde . .	837	6	—
für 177362 Personen	82116	14	—

Es haben demnach betragen:

	die Personenzahl:	die Einnahme dafür:
der 1. Wagenklasse	1,26 Proz.	3,94 Proz.
= 2. =	25,04 =	45,29 =
= 3. =	69,93 =	49,75 =
= 4. =	3,77 =	1,2 =

Die ganze Länge der Bahn (8 Meilen) wurde benutzt von 67428 Personen. Die übrigen 109934 Personen sind durchschnittlich 2,29 Meilen gefahren.

Sämmtliche 177362 Personen haben zusammen eine Strecke von 791131 Meilen zurückgelegt, und im Durchschnitt ist jede Person 4,46 Meilen gefahren. Die gefahrene Meilenzahl auf die ganze Bahnlänge reduzirt, würde diese von 98891 Personen benutzt sein.

Die Einnahme betrug durchschnittlich für jede Person 11 gGr. 1,34 pf. und für die Person und Meile 2 gGr. 5,91 pf.

Für die 67428 Personen, welche die ganze Bahn befahren haben, war die Einnahme 58839 Thlr. 10 gGr.; der Zwischenverkehr (109934 Personen) hat eingebracht 23277 Thlr. 4 gGr. Auf den Zwischenverkehr kommen mithin 62 Prozent der Anzahl sämmtlicher Reisenden und nur 28 Prozent der von diesen erhobenen Einnahme.

In dem halben Jahre vom 1. Juli bis 31. Dezember 1845 belief sich die Gesammt-Einnahme aus dem Personenverkehr nach der oben erwähnten Nachweisung auf:

	Thlr.	gGr.	pf.
	61559	21	9
Werden davon die außerordentlichen Einnahmen, wie vorhin, mit	739	1	9
abgesetzt, so bleiben	60820	20	—

Diese Summe haben aufgebracht:

			Thlr.	gGr.	pf.
1397 Personen 1. Klasse		. . . .	1998	4	—
34295	= 2. =	. . . .	27553	12	—
89294	= 3. =	. . . .	30729	16	—
4316	= 4. =	zwischen Braunschweig und Vechelde	539	12	—
129302 Personen		. . . .	60820	20	—

Es haben demnach betragen:

	die Personenzahl:	die Einnahme dafür:
der 1. Wagenklasse	1,08 Proz.	3,28 Proz.
= 2. =	26,52 =	45,30 =
= 3. =	69,06 =	50,53 =
= 4. =	3,34 =	—89 =

Sämmtliche 129302 Personen sind im Ganzen 590908 Meilen, und im Durchschnitt ist jede Person 4,57 Meilen gefahren. Hierbei ist übrigens für die Strecke von Zelle nach Hannover und Braunschweig nicht die wirkliche Entfernung, sondern die Meilenzahl, welche dem Tarife zum Grunde liegt, angenommen.

Die Einnahme betrug durchschnittlich für jede Person 11 gGr. 3,47 pf. und für die Person und Meile 2 gGr. 5,64 pf.

m. Güterfrequenz.

(Seite 2097.)

Nach den veröffentlichten Bekanntmachungen stellte sich der Güterverkehr und die Einnahme dafür in den einzelnen Monaten der Jahre 1844, 1845 und 1846, wie folgt:

Monat.	1844.				1845.				1846.			
	Güter.	Einnahme.			Güter.	Einnahme.			Güter.	Einnahme.		
	Ztr.	Thlr.	gGr.	pf.	Ztr.	Thlr.	gGr.	pf.	Ztr.	Thlr.	gGr.	pf.
Januar	—	—	—	—	30728	3033	22	4	71979	5824	18	3
Februar	—	—	—	—	21342	2181	12	1	70769	5959	16	7
März	—	—	—	—	26763	2816	7	1	79033	6645	4	11
April	—	—	—	—	38905	3996	5	5	56390	5377	7	7
Mai	—	—	—	—	36790	3426	14	10	62621	5899	12	6
Juni	—	—	—	—	52822	4398	20	4	94380	6972	10	7
Juli	22137	10222	8	—	35828	3275	23	1	108364	7507	10	11
August	23555	11657	2	—	32678	3693	17	5	98777	8628	1	8
September	23242	9807	18	—	32580	3356	5	1	85003	7322	1	4
Oktober	15883	7776	22	—	49055	4377	5	—	147503	11171	1	—
November	10910	5142	11	—	68901	5478	15	9	386597	10278	17	—
Dezember	8298	4217	10	—	111049	6327	8	4				
Zusammen	135760	60605	5	—	537441	46362	12	9				

Nach der unter Personenverkehr erwähnten, von der Regierung veröffentlichten Nachweisung hat die Einnahme aus dem Güterverkehr in dem Jahre vom 1. Juli 18$\frac{44}{45}$: 35832 Thlr. 6 gGr. 8 pf. betragen.

Es sind nämlich aufgekommen:	Thlr.	gGr.	pf.
für Gepäck	3372	21	3
" Eilgüter	8707	8	5
" Produkte	21034	4	—
" Equipagen	2344	16	—
" Vieh	243	11	—
" Hunde	129	18	—
Zusammen	35832	6	8
Wird hiervon die Einnahme für Equipagen, Vieh und Hunde zu	2717	21	—
abgezogen, so bleiben	33114	9	8

Für letztere Summe sind, einschließlich des Freigewichts an Reisegepäck, befördert 374825 Ztr., wovon 242522 Ztr. die ganze Bahn, und die übrigen 132303 Ztr. durchschnittlich 3,53 Meilen transportirt wurden.

Sämmtliche 374825 Ztr. sind überhaupt 2,407766 Meilen, und im Durchschnitt ist jeder Zentner 6,42 Meilen transportirt. Die gefahrene Meilenzahl auf die ganze Bahnlänge reduzirt, würden darauf 300971 Ztr. fortgeschafft sein.

Die Einnahme betrug durchschnittlich für jeden Zentner 2 gGr. 1,44 pf. und pro Zentner und Meile 3,96 pf.; für die 242522 Ztr., welche die ganze Bahn transportirt sind, wurden erhoben 27062 Thlr. 3 gGr. 3 pf.; für den Zwischenverkehr (132303 Ztr.) 6052 Thlr. 6 gGr. 5 pf. Auf den Zwischenverkehr kommen demnach 35 Proz. der sämmtlichen Güter und nur 18 Proz. der davon erhobenen Fracht.

In dem halben Jahre vom 1. Juli 1845 bis 31. Dezember 1845 belief sich die Einnahme aus dem Güterverkehr auf 26509 Thlr. 8 gGr.

Es kamen nämlich auf für:	Thlr.	gGr.	pf.
1. Reisegepäck	2435	16	—
2. Eilgüter	3204	23	—
3. Frachtgüter	2552	10	—
4. Produkte	15916	4	6
5. Equipagen	1822	4	—
6. Pferde	102	12	—
7. Hunde	95	16	—
8. Sonstiges Vieh	128	—	—
9. Geldsendungen	1	22	—
10. Assekuranz-Prämien	7	22	—
11. Lager- und Wagegeld	210	21	3
12. Nachnahme-Provision	31	1	3
Zusammen	26509	8	—

Werden hiervon die sub 5 bis 12 incl. aufgeführten Einnahmen zu

	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.
	2400	2	6			
und die sub 2 und 3 mitenthaltene, durch den Tarifsatz zugleich erhobene Vergütung für die Braunschw. Eisenbahn-Verwaltung wegen der ihr zur Last fallenden Zoll-Abfertigungs-Kosten zum Betrage von	286	9	3			
				2686	11	9
abgezogen, so bleiben				23822	20	3

Für diese Summe sind befördert 330809 Ztr., welche im Ganzen 1,808635 Meilen transportirt wurden. Jeder Zentner ist demnach durchschnittlich 5,47 Meilen fortgeschafft. Auch hierbei ist für die Strecken von Zelle nach Hannover und Braunschweig nicht die wirkliche Entfernung, sondern die Meilenzahl, welche dem Tarife zum Grunde liegt, angenommen.

Die Einnahme betrug durchschnittlich für jeden Zentner 1 gGr. 8,74 pf. und pro Zentner und Meile 3,79 pf.

2. Eisenbahn von Hildesheim über Lehrte, Zelle, Uelzen, Lüneburg nach Harburg.

a. Geschichte derselben.

(Seite 2098.)

Auf der Bahnabtheilung Hildesheim-Lehrte wurde, nachdem der Platz zum Bahnhofe bei Hildesheim und die dadurch bedingte Spezziallinie der Bahn zu Anfang des Jahres 1844 festgestellt und das Grunderwerbungs-Verfahren eingeleitet war, die Erdarbeit im Mai 1844 in Angriff genommen und diese, so wie die andern Arbeiten so thätig gefördert, daß die Bahnstrecke am 12. Juli 1846 dem Verkehre übergeben werden konnte.

Die Bahnstrecke von Lehrte nach Zelle war dagegen bereits am 15. Oktober 1845 dem Betriebe eröffnet worden. Die Erdarbeiten auf derselben waren im April 1844 begonnen und im Wesentlichen September 1845 beendigt worden.

Die Bahnabtheilung Zelle-Harburg wird noch im Laufe des Jahres 1846 vollendet, jedoch, ohne die Sicherheit des Betriebes zu gefährden, wahrscheinlich nicht vor Eintritt des Frühjahres 1847 für den öffentlichen Verkehr in Betrieb genommen werden können. Es sind erhebliche und ungewöhnliche Schwierigkeiten bei dem Bau dieser, über 17 Meilen langen Bahnstrecke zu überwinden gewesen. Die Bahnlinie zwischen Zelle und Lüneburg konnte erst im Jahre 1844 definitiv festgestellt werden, weil es wegen der streckenweise höchst ungünstigen Terrain-Verhältnisse im Interesse des Unternehmens lag, vor Anfang des Baues mit größter Vorsicht diejenige Spezziallinie aufzusuchen, welche nicht nur für den Bau, sondern auch für den demnächstigen Betrieb die günstigste sein würde. Diese schwierige Vorarbeit ist zwar ohne

erheblichen Zeitaufwand nicht zu vollenden gewesen, sie begründet aber gegenwärtig die beruhigende Ueberzeugung, daß in der schon früherhin beschlossenen Richtung der Bahn über Uelzen, eine günstigere Linie, als die jetzt der Vollendung entgegenschreitende nicht aufzufinden ist.

Nach erfolgter Feststellung der Speziallinie wurde die Aufmessung und Chartirung des Terrains im Einzelnen und das Expropriationsgeschäft thätig betrieben, sodann aber der Bau der Bahn auf vielen einzelnen Strecken gleichzeitig in Angriff genommen.

Der Bau ist so rasch bewerkstelligt, als es unbeschadet seiner Solidität geschehen durfte und soweit die vielfachen, ihm entgegentretenden Hindernisse es irgend gestatteten. Diese Hindernisse lagen hauptsächlich in dem allenthalben fühlbar gewordenen Mangel an Technikern, welchem vollständig nicht einmal durch die unverhältnißmäßigsten Geldopfer hätte abgeholfen werden können; ferner in dem Umstande, daß die ausführenden Techniker neben ihrer Sorge für den Bau zugleich mit Ausarbeitung der umfassenden Spezial-Anschläge und Baurisse sich beschäftigen mußten, dann in der Nothwendigkeit, den wasserbaulichen Erforderníssen, den über die Bahn und neben derselben anzulegenden Verbindungswegen, so wie einer zweckmäßigen Verlegung schon vorhandener Wege die sorgfältigste Erwägung zu widmen; endlich aber auch noch in der eigenthümlichen Beschaffenheit dieses Eisenbahnbaues. Die Erdarbeit wurde durch ungünstige Terrain-Verhältnisse zwischen Zelle und Lüneburg erschwert (es waren allein auf dieser Strecke 517818 Schachtruthen Erde zu bewegen); es mußten zwischen Zelle und Harburg im Ganzen 124 Brücken und Wasser-Durchlässe erbaut werden; in der meilenweit gar nicht oder nur sehr schwach bevölkerten Gegend war die Heranziehung, Unterbringung und Verpflegung der erforderlichen Arbeiter, so wie die Herbeischaffung der Baumaterialien mit den erheblichsten Schwierigkeiten verbunden; man hatte z. B. eine besondere Ziegelbrennerei anlegen müssen, um dem Bedürfnisse an Ziegelsteinen für Brückenbauten nur einigermaßen abhelfen zu können.

Aller dieser Hindernisse ungeachtet ist der Eisenbahnbau so weit vorgerückt, daß der Unter- und Oberbau der Bahn größtentheils vollendet ist und die Bahn im Anfange des Jahres 1847 dem Verkehre übergeben werden kann.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 2103.)

Für die Eisenbahn von Hildesheim nach Zelle und von Zelle nach Harburg waren bis zum 1. Januar 1846 verausgabt:

	Vom 1. Juli 1843 bis 1. Juli 1844.			Vom 1. Juli 1844 bis 1. Juli 1845.			Vom 1. Juli 1845 bis 1. Jan. 1846.			Ueberhaupt bis 1. Jan. 1846.		
	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.	Thlr.	gGr.	pf.
I. Wegen der Eisenbahn von Hildesheim nach Zelle.												
A. Grunderwerbung	2364	23	1	33432	6	—	139278	11	11	175075	17	—
B. Erdarbeiten	43990	22	6	190864	12	11	41167	1	3	276022	12	8
C. Oberbau nebst Unterbettung	46190	18	6	208689	21	10	179673	3	6	434553	19	10
D. Wege-Uebergänge über die Bahn	1222	23	1	37776	5	11	19316	1	8	58315	6	8
E. Abtheilungszeichen (Meilen, Gefäll, Kurven)	83	10	3	33	1	4	308	10	8	424	21	15
F. Einfriedigung der Bahn	—	—	—	50	15	—	37	10	5	88	1	5
G. Brücken und Wasserdurchlässe	3262	13	8	92095	6	7	38200	18	2	133558	14	5
H. Bahnhöfe, Wasserstationen und Anhaltestellen	32	12	—	35754	—	5	29076	4	11	64862	17	4
I. Bahnwärter-Wohnungen, Materialienschoppen, Schilderhäuser 2c.	—	—	—	333	3	1	5675	23	6	6008	26	7
Zusammen	97148	3	1	599029	1	1	452733	14	—	1,148910	18	2
II. Wegen der Eisenbahn von Zelle nach Harburg.												
A. Grunderwerbung	10232	15	8	12186	9	10	14896	16	4	37315	17	10
B. Erdarbeiten	13053	16	3	182986	—	—	185577	12	7	381617	4	10
C. Oberbau nebst Unterbettung	39973	12	10	127541	11	10	116521	1	11	284036	2	7
D. Wege-Uebergänge über die Bahn	143	23	—	5377	6	11	6842	18	11	12363	24	10
E. Abtheilungszeichen (Meilen, Gefäll, Kurven)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
F. Einfriedigung der Bahn	—	—	—	33	10	6	15	5	—	48	15	6
G. Brücken und Wasserdurchlässe	3055	5	6	55017	16	—	77653	11	4	135726	8	10

H. Bahnhöfe, Wasserstationen und Anhaltestellen	—	—	–	2908	10	4	528	21	6	3437	7	10
I. Bahnwärter-Wohnungen, Materialienschoppen, Schilderhäuser &c. [1].	—	—	—	479	10	—	13	21	4	493	7	4
Zusammen	66459	1	3	386530	3	5	375049	12	11	828038	17	7
Hierzu Summe ad I.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,148910	18	2
Gesammtsumme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,976949	11	9
Nach den von den Ständen genehmigten Anschlägen beträgt das Kapital (ohne Hinzufügung des Zinsen-Verlustes während der Bauzeit):												
a. Für die Bahnstrecke Hildesheim-Lehrte	—	—	—	—	—	—	869882	—	—			
b. = = = Lehrte-Zelle	—	—	—	—	—	—	618485	—	—			
c. = = = Zelle-Harburg	—	—	—	—	—	—	3,443047	21	4			
										4,931414	21	4
Es sind mithin noch zu verausgaben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,954465	9	7

Die Durchschnittskosten einer Meile der 24,44 Meilen langen Bahn von Hildesheim bis Harburg betragen hiernach mithin 201776 Thlr.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

(Seite 2107.)

Der Erdkörper der Bahn ist in einer Breite von 28 Fuß zur Aufnahme eines zweiten Geleises eingerichtet, von denen jedoch nur erst das eine gelegt ist; die Spurweite ist die gewöhnliche von 4 Fuß 8½ Zoll engl. im Lichten der Schienen. Die Böschungen der Dämme, Einschnitte und Gräben sind, je nach der Art des Bodens, 1=, 1½= oder 2füßig und mit den erforderlichen Bermen versehen. Die mindestens 9 Zoll unter der Bettungs-Unterkante tiefen Gräben haben, zur Abführung des Wassers, ein Gefälle von mindestens 1 : 768.

Der Oberbau besteht, ebenso wie bei den übrigen Hannoverschen Eisenbahnen, mit Ausnahme der Hannover=Braunschweigschen, aus $\frac{6}{12}$ Zoll starken, 8 Fuß und unter den Stößen 9 Fuß langen Eichenschwellen, auf welchen die Enden der Schienen in gußeisernen, 23 Pfund schweren Stühlen ruhen und durch gepreßte hölzerne Keile festgekeilt sind. Die breitbasigen Schienen sind 65 Pfund pro Yard schwer, 18 Fuß lang und mit 7 Zoll langen, ½ Quadratzoll starken und ⅔ Pfund schweren Hakennägeln auf den Querschwellen befestigt. Sie sind 4 Zoll hoch, 4¼ Zoll in der Basis breit, ¾ Zoll an dem schwächsten Punkte der Rippe stark; der Kopf ist nicht flach und nach dem Kamm der Radkränze geneigt gelegt, sondern noch 4 Zoll abgerundet und die Schienen sind vertikal gestellt. Diese Form hat sich sowohl für den Gang der Wagen, wie für die mindere Abnutzung der Räder als sehr bewährt herausgestellt.

Die Ausweichungen auf der Bahn sind sehr einfach aus zwei beweglichen Zungen, nach dem Prinzipe der halbwirkenden so konstruirt, daß dieselben durch ein Gegengewicht in ihrer Hauptlage gehalten werden, dadurch jedoch nicht verhindert sind, durch einen aus dem Nebengeleise kommenden Wagen geöffnet zu werden, so daß also ein Herausfahren unmöglich ist.

Auf der Hildesheim=Lehrter Bahnabtheilung sind an Wegeübergängen 44, an Brücken und Durchlässen 29, an Haltestellen zwei (bei Sehnde und zwischen Groß= und Klein=Algermissen), an Wärterwohnungen 3, an Wachthäusern 19 hergestellt.

Die Bahnabtheilung Lehrte=Zelle hat 50 Wege=Ueberführungen und Triften, 15 Einfriedigungen, Brücken und Wasser=Durchlässe und außerdem zwei größere Fuhse=Brücken. Am Kreuzungspunkte der Bahn und der Hannover=Zeller Chaussee, neben dem Weiler Ehlershausen, ist eine Haltestelle eingerichtet.

Auf der Bahnabtheilung von Zelle bis Harburg sind oder werden an Wege=Anlagen (über die Bahn und unter derselben), so wie an Triften im Ganzen 106 hergestellt; an Brücken (worunter 5 größere) und Wasser-Durchlässen waren im Ganzen 105 erforderlich. Bahnhöfe werden, außer

bei Zelle und Harburg, bei Winsen an der Luhe, Lüneburg und Bevensen errichtet; bei Bienenbüttel kommt dagegen eine Anhaltestelle zu liegen.

Hinsichtlich

der Betriebs-Einrichtungen und Betriebsmittel; Betriebseinnahmen und Betriebskosten; Tarife; Personen- und Güterfrequenz

ist das auf die bis jetzt im Betriebe befindliche Bahnstrecke von Hildesheim bis Zelle Bezügliche unter der Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig enthalten.

3. Hannover-Mindener Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Wie wir Seite 2108 gesehen haben, so hing der Angriff des Unternehmens, außer den an einigen Punkten noch nicht erledigten Vorarbeiten, besonders von den Verhandlungen mit den betreffenden Regierungen ab. Diese führten denn unterm 4. Dezember 1845 zu dem Abschluß eines Staatsvertrages zwischen Preußen, Hannover, Kurhessen und Schaumburg-Lippe, dessen Inhalt, wie folgt, ist:

Nachdem Seine Königl. Hoheit der Kurprinz und Mitregent von Hessen und Seine Durchlaucht der Fürst zu Schaumburg-Lippe sich bereit erklärt haben, die Eisenbahn von Hannover nach Minden durch Höchstihre Gebiete zu führen, so sind Dieselben im Einverständnisse mit Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Majestät dem Könige von Hannover der zwischen Allerhöchstdenselben über die Errichtung einer Eisenbahn von Hannover nach Minden unterm 10. April 1841 zu Berlin abgeschlossenen Uebereinkunft (Seite 1985) beigetreten, und sind, zur Regelung der dadurch entstehenden, eine gemeinschaftliche Feststellung erfordernden Verhältnisse zu Bevollmächtigten ernannt:

von Seiner Majestät dem Könige von Preußen:

Allerhöchstihr Landrath Eduard v. Möller;

von Seiner Majestät dem Könige von Hannover:

Allerhöchstihr Regierungsrath Karl Ludwig Rudolph Hoppenstädt, Mitglied des Königl. Hannoverschen Guelphenordens vierter Klasse, Ritter des Königl. Preußischen rothen Adlerordens dritter Klasse und des Herzogl. Braunschweigschen Ordens Heinrich des Löwen;

von Seiner Königl. Hoheit dem Kurprinzen und Mitregenten von Hessen:

Höchstihr Ober-Berg- und Salzwerk-Direktor Heinrich Theodor Ludwig Schwedes, Kommandeur zweiter Klasse des Kurfürstlich Hessischen Hausordens vom goldnen Löwen, Ritter des Königlich Preußischen rothen Adlerordens zweiter Klasse u. s. w.;

von Seiner Durchlaucht dem Fürsten Schaumburg-Lippe:

Höchstihr Regierungsrath Karl Franz König;

welche, nach vorhergegangener Verhandlung unter dem Vorbehalte der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind:

Art. 1.

Die Königl. Preußische, die Königlich Hannoversche, die Kurfürstlich Hessische und die Schaumburg-Lippesche Regierung verpflichten sich, innerhalb ihres Gebietes für die Errichtung einer Eisenbahn von Hannover über Wunstorf, Haste und Bückeburg nach Minden zum Anschlusse an die Köln-Mindener Eisenbahn und für deren Vollendung spätestens bis zum Ablaufe des Jahres 1847 zu sorgen.

Zwischen den oben genannten Orten soll die Bahn in einer ununterbrochenen und so geraden Richtung geführt werden, als es die Terrain-Verhältnisse irgend gestatten.

Art. 2.

Die genannten Hohen Regierungen machen sich verbindlich, die Spurweite für die im Artikel 1 bezeichnete Bahn mit der auf den Preußischen und Hannoverschen Bahnen angenommenen von 4 Fuß 8½ Zoll engl. im Lichten der Schienen in Uebereinstimmung zu bringen und zu erhalten, und darauf Bedacht zu nehmen, daß auch im Uebrigen die Bahn nach übereinstimmenden Grundsätzen und Verhältnissen erbaut werde. Dem Bahnkörper wird gleich die Breite für zwei Schienengeleise gegeben werden.

Art. 3.

Die genannten Hohen Regierungen verpflichten sich, gemeinschaftlich dahin zu wirken, daß der Betrieb auf der Bahn von Hannover nach Minden, wenigstens zwischen Wunstorf nach Minden, stets in der Hand einer Verwaltung vereinigt sei.

Art. 4.

Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise für Personen, Sachen und Thiere, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staats auf der Eisenbahn in das Gebiet des andern Staats übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die auf den betreffenden Staaten abgehenden oder darin verbleibenden.

Art. 5.

Die genannten Hohen Regierungen werden sich hinsichtlich der zu erlassenden Bahnpolizei-Reglements über möglichst übereinstimmende Grundsätze einigen. Bei dieser Einigung werden, soviel als thunlich, diejenigen Bahnpolizei-Reglements zum Grunde gelegt werden, welche von der, den Betrieb der Hannover-Mindener Eisenbahn übernehmenden Verwaltung auf die sonstigen ihr untergebenen Eisenbahnen zu befolgen sind.

Art. 6.

Die Kurfürstlich Hessische und die Fürstlich Schaumburg-Lippesche Regierung treten in Ansehung der ganzen Grafschaft Schaumburg und des ganzen Fürstenthums Schaumburg-Lippe dem Uebereinkommen bei, welches zwischen der Königlich Preußischen und der Königlich Hannoverschen Regierung hinsichtlich der Wahrnehmung der Paß- und Fremden-Polizei auf Eisenbahnen besteht.

Art. 7.

Auch für den Fall, daß die Kurfürstlich Hessische und die Fürstlich Schaumburg-Lippesche Regierung oder eine derselben zu einem selbstständigen Zoll- und indirekten Steuersysteme übergehen möchten, sollen die über die Zoll- und Steuerabfertigung u. s. w. im Artikel 7 des Staatsvertrages über die Eisenbahn von Magdeburg nach Minden vom 10. April 1841 getroffenen Verabredungen unter den vier kontrahirenden Regierungen als gültig angenommen werden. In Ueberein-

stimmung mit dem daselbst ausgesprochenen Grundsatze wollen auch die Kurfürstlich Hessische und Fürstlich Schaumburg-Lippesche Regierung die durch ihre Gebiete auf der Eisenbahn transitirenden Wagenzüge der Kontrole wegen nicht aufhalten lassen, unter dem Vorbehalte, mit der Königlich Preußischen und der Königlich Hannoverschen Regierung sich über die zur Sicherung ihres Zollinteresse erforderlichen Maaßregeln zu verständigen. Diese Verständigung soll sich zugleich auf die Höhe der auf der Eisenbahn von Hannover nach Minden im Kurfürstlich Hessischen und Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Gebiete zulässigen Durchgangs-Abgaben erstrecken, wobei von dem Grundsatze möglichster Verkehrserleichterung ausgegangen wird.

Art. 8.

Die vier Hohen Regierungen verpflichten sich, bei Mobilmachung und außerordentlichen Truppenbewegungen Anstalten zu treffen und resp. die Eisenbahn-Transportunternehmer dazu anzuhalten, daß für die auf der Eisenbahn zwischen Hannover und Minden zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen-, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnissen und Militär-Effekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militär-Verwaltungen der kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten eigener Transport- und eigener Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahn-Transport-Unternehmer außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein mäßiges Bahngeld gewährt. Findet die Benutzung der Transportwagen der Eisenbahn-Transport-Unternehmer Statt, so wird dafür eine billige Vergütung geleistet. Auch wollen die Hohen kontrahirenden Regierungen darauf hinwirken, daß von den Eisenbahn-Transport-Unternehmern eine Anzahl von Transportfahrzeugen so eingerichtet werde, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können.

Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen-, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnisse, so wie Militär-Effekten jeglicher Art soll kein Unterschied zwischen den resp. Regierungen gemacht werden.

Die den resp. Regierungen eigenthümlich gehörigen Militär-Effekten, welche auf der Eisenbahn befördert werden sollen, bleiben von der Entrichtung der Durchgangs-Abgaben befreit. Dergleichen Transporte müssen jedoch zu dem Behufe entweder unter militärischer Begleitung gehen oder mit einem Passe der absendenden Militär-Behörden versehen sein. Der Transport von Truppen auf der Eisenbahn wird den zuständigen Behörden, beziehungsweise den gegenseitigen Landesregierungen, jedesmal vorher zeitig genug angezeigt werden.

Art. 9.

Die vier Hohen Regierungen verpflichten sich, darauf ein wachsames Auge zu haben, daß weder auf den Bahnhöfen, noch in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden, noch sonst in der Nähe der Eisenbahn Spielbanken angelegt oder Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Art. 10.

Die Regierungen von Kurhessen und Schaumburg-Lippe sichern den Regierungen von Preußen und Hannover den ungehinderten Transit der Preußischen, beziehungsweise der Preußisch-Hannoverschen Brief-, Packet- und Geldsendungen jeglicher Art über die von der Eisenbahn zwischen Hannover und Minden berührten

Kurfürstlich Hessischen und Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Gebiete auf so lange zu, als diese Eisenbahn besteht.

Es wird dieser Transit mittelst durchgehender besonderer Eisenbahn-Postwagen oder mittelst der Gepäckwagen der Eisenbahn-Verwaltung, unter Begleitung von Preußischen oder Hannoverschen Postkondukteurs, Statt haben.

Die Regierungen von Preußen und Hannover sagen dagegen den Regierungen von Kurhessen und Schaumburg-Lippe zu, daß der Transit verschlossener Brief- und Zeitungs-Packete zwischen den dermalen unter Fürstlich Thurn- und Taxisscher Verwaltung stehenden Kurfürstlich Hessischen und Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Postanstalten und zwischen diesen und andern Postanstalten, wie solcher vertragsmäßig gegenwärtig besteht, auch mit den Preußischen und Hannoverschen Eisenbahnposten, wenn solche für die Beförderung gedachter Brief- und Zeitungs-Packete geeigneter befunden werden sollten, als die bisherigen Postkurse, unter den jetzt vertragsmäßig bestehenden oder künftig etwa noch zu verabredenden Bedingungen solle Statt finden können.

Außerdem machen die Regierungen von Preußen und Hannover sich verbindlich, die zwischen Minden und Hannover zirkulirenden Eisenbahnposten für die inneren Postverbindungen der Kurhessischen Grafschaft Schaumburg und des Fürstenthums Schaumburg-Lippe in der Art nutzbar sein zu lassen, daß diese Postverbindungen auf den verschiedenen Eisenbahnstationen an die Eisenbahnposten in den Richtungen von Hannover und von Minden sich anschließen können. Die demgemäß den Eisenbahnposten zugehenden und mit selbigen ankommenden Postsendungen aller Art sollen, so weit die Kurhessische und die Schaumburg-Lippesche Eisenbahnstrecke reicht, von der Königlich Hannoverschen Postverwaltung unentgeltlich befördert werden. Das Nähere über derartige Mitbenutzung der Preußisch-Hannoverschen Eisenbahnposten für die inneren Postverbindungen der Kurhessischen Grafschaft Schaumburg und des Fürstenthums Schaumburg-Lippe wird von der Königlich Preußischen und der Königlich Hannoverschen Postadministration mit der, jene Postverbindungen leitenden, Fürstlich Thurn- und Taxisschen Postverwaltung festgestellt werden.

Art. 11.

Nach Fertigstellung der Bahn von Hannover nach Minden wird die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung den Betrieb auf derselben im Zusammenhang übernehmen.

Die vier Hohen Regierungen behalten sich die Auflösung dieses Verhältnisses nach einer, jeder von ihnen zustehenden, zweijährigen Aufkündigung vor, wollen jedoch von der Befugniß zur Aufkündigung keinenfalls früher, als nach Ablauf eines Zeitraums von zehn Jahren, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Hannover-Mindener Bahn an gerechnet, Gebrauch machen.

Von den über das erwähnte Verhältniß zwischen der Königlich Hannoverschen Regierung und jeder der drei andern Hohen Regierungen zu treffenden Vereinbarungen werden letztere sich gegenseitig Mittheilung machen.

Art. 12.

So lange die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung den Betrieb behält, bleibt der Königlich Hannoverschen Regierung die Festsetzung der Fahrzeiten, so weit solche nicht die durchgehenden Züge betreffen (wie diese durch das unterm 12. März 1844 zu Berlin aufgenommene, von den betheiligten Hohen Regierungen genehmigte Protokoll festgesetzt sind, oder künftig gemeinschaftlich festgesetzt werden), allein überlassen.

Die Königlich Hannoversche Regierung wird bei Feststellung des Fahrplans das Interesse sowohl des allgemeinen Verkehrs, als auch des innern Verkehrs der von der Eisenbahn durchschnittenen Landestheile auf jede thunliche Weise berücksichtigen.

Art. 13.

Ebenso soll der Königlich Hannoverschen Regierung für die Dauer des erwähnten Verhältnisses die Bestimmung der Fahr- und Frachtpreise allein zustehen. Diese sollen für die ganze Bahn von Hannover nach Minden nach gleichen Grundsätzen und nicht höher für die Meile bestimmt werden, als auf der Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig.

Art. 14.

Sollte die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung den Betrieb auf der Bahn nicht behalten, so werden die vier Hohen Regierungen, welche sich von einer erfolgten Aufkündigung sogleich Mittheilung machen werden, sich angelegen sein lassen, eine anderweite Vereinbarung in der Art zu treffen, daß dabei der im Artikel 3 verabredete Grundsatz zur Anwendung gebracht wird. Eine solche Veränderung im Betriebe soll nie eine Unterbrechung desselben herbeiführen. Auch wollen die vier Hohen Regierungen dafür sorgen, daß jeder Unternehmer, welcher den Betrieb künftig übernimmt, die Fahrten auf eine möglichst zweckmäßige Weise und jedenfalls so einrichte, daß dieselben wenigstens einmal täglich nach beiden Richtungen mit den Fahrten auf den angrenzenden Bahnen so ineinander greifen, daß eine zusammenhängende Beförderung von Berlin nach Köln und von Köln nach Berlin Statt finden kann.

Ueber den von den Transport-Unternehmern anzuwendenden Tarif werden die vier Hohen Regierungen sich gemeinschaftlich verständigen.

Art. 15.

Es wird der gegenwärtige Vertrag den Hohen Regierungen alsbald zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden spätestens binnen vier Wochen vorgenommen werden.

Dessen zur Urkunde ist der gegenwärtige Vertrag von den gegenseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden.

So geschehen Hannover den 4. Dezember 1845.

(L. S.) Eduard v. Möller.
(L. S.) Karl Ludwig Rudolph Hoppenstedt.
(L. S.) Heinrich Theodor Ludwig Schwedes.
(L. S.) Karl Franz König.

Zu gleicher Zeit wurde zwischen Preußen und Hannover über den Bau und Betrieb der Preußischen Strecke der Eisenbahn von Hannover nach Minden folgender Staatsvertrag abgeschlossen:

Nachdem die Königlich Preußische und die Königlich Hannoversche Regierung unter sich und mit der Kurfürstlich Hessischen und der Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Regierung über die Herstellung einer Eisenbahn von Hannover nach Minden und über die Uebernahme des Betriebes auf derselbem durch die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung sich verständigt haben; in Betreff des Betriebes auf der auf Königlich Preußischem Gebiete belegenen Strecke der bezeichneten Eisenbahn aber, mit besonderer Rücksicht darauf, daß zur Erbauung und Benutzung dieser Strecke durch die von Seiner Majestät dem Könige von Preußen unterm 18. De-

zember 1843 gegebene Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, diese Gesellschaft konzessionirt ist, eine nähere Vereinbarung zwischen der Königlich Preußischen und der Königlich Hannoverschen Regierung vorbehalten worden, so haben zu diesem Behuf zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Landrath Eduard v. Möller;

Seine Majestät der König von Hannover:

Allerhöchstihren Regierungsrath Karl Ludwig Rudolph Hoppenstedt, Mitglied des Königlich Hannoverschen Guelphenordens vierter Klasse, Ritter des Königlich Preußischen rothen Adlerordens dritter Klasse und des Herzoglich Braunschweigschen Ordens Heinrich des Löwen,

welche nach vorhergegangener Verhandlung, vorbehaltlich der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind:

Art. 1.

Die Königlich Preußische und die Königlich Hannoversche Regierung werden darauf Bedacht nehmen, den Abschluß eines Vertrages zwischen der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direktion und der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft herbeizuführen, durch welchen die Letztere an die Erstere den Betrieb auf der auf Königlich Preußischem Gebiete belegenen Strecke der Eisenbahn von Hannover nach Minden gegen ein angemessenes Bahngeld, unter dem Vorbehalt gegenseitiger Kündigung, überläßt, und die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Direktion alle Verpflichtungen übernimmt, welche der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft als Betriebs-Unternehmern nach Maaßgabe der §§. 24, 25 und 36 des Königlich Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 und nach § 77 der Statuten der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft vom Jahre 1843 (bestätigt am 18. Dezember 1843) obliegen würden.

Sobald ein solcher Vertrag unter angemessenen Bedingungen abgeschlossen sein wird, werden die Hohen kontrahirenden Regierungen denselben genehmigen und sich über die erfolgte Genehmigung gegenseitig Mittheilung machen.

Auch einem über den Bau und die Unterhaltung der Bahn und ihres Zubehörs zwischen der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direktion und der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft etwa zu Stande kommenden angemessenen Uebereinkommen werden die Hohen kontrahirenden Regierungen ihre Genehmigung ertheilen. Durch ein solches Uebereinkommen soll die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ihr Eigenthum an der Bahn nebst Zubehör an die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Direktion nicht abtreten können.

Art. 2.

Die Königlich Preußische Regierung verpflichtet sich, von der im § 27 des Königlich Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 dem Handels-Ministerium vorbehaltenen Befugniß, Konzession zu einem Konkurrenz-Transportbetriebe zu ertheilen, für die auf ihrem Gebiete belegene Strecke der Eisenbahn von Hannover nach Minden keinen Gebrauch zu machen, so lange die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Direktion den Betrieb auf der bezeichneten Bahnstrecke behält und die Königlich Hannoversche Regierung einen Konkurrenzbetrieb auf ihrem eigenen Bahntheile nicht gestattet.

Art. 3.

Hinsichtlich der Festsetzung der Fahrzeiten und der Transportpreise sollen die Bestimmungen der unterm heutigen Tage zwischen der Königlich Preußischen, der

Königlich Hannoverschen, der Kurfürstlich Hessischen und der Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Regierung über die Herstellung einer Eisenbahn von Hannover nach Minden abgeschlossenen Uebereinkunft zur Anwendung kommen.

Art. 4.

In Ansehung der auf der Bahnstrecke im Königlich Preußischen Gebiete anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, ist man darüber einverstanden,

daß die von der Königlich Hannoverschen Regierung zu veranstaltende Prüfung genüge und eine Genehmigung Seitens der Königlich Preußischen Regierung nicht erforderlich sei.

Art. 5.

Die Königlich Preußische Regierung verpflichtet sich, so lange die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung den Betrieb auf der im Artikel 1 bezeichneten Eisenbahnstrecke behält, auf derselben hinsichtlich des Postzwanges für die genannte Eisenbahn-Verwaltung dieselben Bestimmungen in Anwendung zu bringen, welche im Königreich Hannover für die Landes-Eisenbahnen bestehen.

Art. 6

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in Rede stehenden Eisenbahn, soweit sie das Königlich Preußische Gebiet berührt, der Krone Preußen ausschließlich vorbehalten. — Demgemäß sollen die auf der bezeichneten Bahnstrecke zu errichtenden Hoheitszeichen nur die Preußischen sein. Auch sollen alle innerhalb des Königlich Preußischen Gebiets vorkommenden, die Bahnanlage oder den Transport auf der Bahn betreffenden Polizei- und Kriminal-Vergehen den Königlich Preußischen Behörden zur Untersuchung und Bestrafung angezeigt und nach Königlich Preußischen Gesetzen beurtheilt werden.

Insbesondere erklärt die Königlich Hannoversche Regierung sich auch damit einverstanden, daß die ihrerseits in Minden zu bestellende Eisenbahn-Verwaltung wegen aller Entschädigungs-Ansprüche, welche aus Anlaß des Betriebes auf der im Preußischen Gebiete belegenen Bahnstrecke gegen sie erhoben werden möchten, der Entscheidung der zuständigen Königlich Preußischen Gerichtshöfe nach den Königlich Preußischen Gesetzen sich zu unterwerfen habe, und daß die gegen die vorgedachte Eisenbahn-Verwaltung in Vertretung der Königlich Hannoverschen Regierung ergehenden Entscheidungen ihrerseits als verbindlich anzuerkennen seien.

Die zur Betriebs-Verwaltung innerhalb des Königlich Preußischen Gebiets etwa angestellten Hannoverschen Unterthanen erwerben durch ihre Anstellung keine Heimathsrechte in Preußen; sie sind rücksichtlich der Disziplin des ihnen übertragenen Dienstes der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung, im Uebrigen aber den Königlich Preußischen Behörden und Königlich Preußischen Gesetzen unterworfen.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich damit einverstanden, daß die Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Beamten auf der innerhalb des Königlich Preußischen Gebiets belegenen Strecke der in Rede stehenden Eisenbahn die Hannoversche Uniform tragen.

Die Königlich Hannoversche Regierung wird die bei der Eisenbahn-Verwaltung ihrerseits anzustellenden Beamten auf die Wahrnehmung des Königlich Preußischen Zoll- und Steuerinteresse und auf die Handhabung der von der Königlich Preußischen Regierung zu erlassenden bahnpolizeilichen Anordnungen mit vereidigen lassen.

Art. 7.

Die Königlich Preußische Regierung wird die auf den Betrieb der Bahnstrecke im Preußischen Gebiete sich beziehenden Verhandlungen mit der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung durch den für die Köln-Mindener Eisenbahn bestimmten Kommissarius führen lassen.

Art. 8.

Sollte die Königlich Preußische Regierung veranlaßt werden, die in dem Gesetze vom 3. November 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen enthaltenen Bestimmungen durch neue Anordnungen zu ergänzen oder abzuändern und nach Umständen denselben ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen, so werden beide Regierungen sich darüber näher vereinbaren, in wieweit dergleichen Abänderungen, Ergänzungen oder auch neue Bestimmungen auf den Betrieb der Bahnstrecke im Preußischen Gebiete, so lange derselbe in der Hand der Hannoverschen Verwaltung bleibt, zur Anwendung zu bringen sein werden.

Art. 9.

Es wird der gegenwärtige Vertrag den Hohen Regierungen alsbald zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden spätestens binnen vier Wochen vorgenommen werden.

Dessen zu Urkund ist der gegenwärtige Vertrag von den gegenseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Hannover, den 4. Dezember 1845.

Eduard v. Möller.
Karl Ludwig Rudolph Hoppenstedt.

Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden dieses und des vorstehenden Vertrages erfolgte am 2. Februar 1846 zu Hannover, und bald darauf, und zwar am 19. Febr. 1846 erfolgte ein Erlaß des Ministeriums des Innern, wodurch die Erbauung der Eisenbahn von Hannover nach Minden bekannt gemacht, und hierzu die Abtretung von öffentlichem und Privateigenthum nebst den darauf befindlichen Gebäuden und sonstigen Zubehörungen, so wie von andern Rechten und Gerechtigkeiten angeordnet wurde.

In Folge derselben nahmen die Arbeiten an der Bahn ihren Anfang und sind seit dieser Zeit so thätig gefördert, daß die Vollendung derselben jedenfalls zugleich mit der Köln-Mindener Bahn im Jahre 1847 Statt finden wird.

b. Richtung und Länge der Bahn.
(Seite 2108.)

Nach Maaßgabe des festgestellten Planes wird die Eisenbahn von dem Hauptbahnhofe zu Hannover in nordwestlicher Richtung durch die Feldmarken der Vorstadt Hannover, Vahrenwald und Hainholz, dann in mehr westlicher Richtung zwischen Burg und Herrenhausen hingeführt werden, oberhalb Letter die Leine überschreiten, dann in gerader Linie bis nach Seelze und von dort, an den Ortschaften Lohnde, Gümmer, Dudensen und Luthe vorbei, bis zu dem östlich der Stadt Wunstorf anzulegenden Bahnhof gehen. Hier trennt sich die Bahn nach Bremen, wogegen die Bahn nach Minden unweit Duen-

dorf die Kurhessische Grenze überschreitet und von hier über Haste, Stadthagen und Bückeburg nach Minden führt.

Die Länge dieses Bahnzuges beträgt 8½ geogr. Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.
(Seite 2108.)

Diese sind im Ganzen auf 2,251794 Thlr. veranschlagt, und kommen davon als Hannoverscher Beitrag, einschließlich der Kosten des Betriebsmaterials für die ganze Bahn 1,251794 Thlr., als Beitrag der Hessischen Regierung 300000 Thlr., der Lippeschen Regierung 700000 Thlr. — Die Durchschnittskosten einer Bahnmeile betragen somit 264920 Thlr.

Dem Seite 2109 Gesagten über

d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältnisse.
vermögen wir bis jetzt nichts hinzuzufügen.

4. Eisenbahn zur Verbindung von Hannover und Bremen.

a. Geschichte derselben.
(Seite 2109.)

Die Seite 2112 erwähnten Verhandlungen der Hannoverschen Regierung mit dem Senate der freien Hansestadt Bremen führten Anfang des Jahres 1845 zu dem Abschlusse eines Staatsvertrages, durch welchen die Erbauung einer Eisenbahn von Hannover oder von der Hannover-Mindener Eisenbahn ab, nach Bremen auf gemeinschaftliche Kosten der Eisenbahnkasse des Königreichs Hannover und der freien Hansestadt Bremen festgestellt wurde. Die Ausführung des Baues dieser Eisenbahn und der demnächstige Betrieb auf derselben wurde nach diesem Vertrage der Königl. Hannoverschen Eisenbahn-Direktion übertragen; die Erwerbung der zur Eisenbahn-Anlage dauernd abzutretenden oder vorübergehend zu benutzenden Grundstücke und Gerechtsame sollte dagegen für gemeinschaftliche Rechnung innerhalb des Königreichs Hannover von der Königl. Eisenbahn-Direktion, auf Bremischem Gebiete aber von dem Senate der freien Hansestadt Bremen nach Maaßgabe der bestehenden Landesgesetze besorgt werden. Ausgeschlossen von der gemeinschaftlichen Ausführung waren jedoch die Eisenbahnhöfe zu Hannover und zu Bremen, indem diese von jeder der betheiligten Regierungen für eigene und getrennte Rechnung angelegt werden sollen. — Die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Direktion erhielt zugleich durch diesen Staatsvertrag die Bevollmächtigung in Beziehung auf das Hannover-Bremer Eisenbahn-Unternehmen, — mit Ausnahme der Grundeigenthums-Erwerbung im Bremischen Gebiete und der Bahnhofs-Anlage in Bremen — alle privatrechtliche Ansprüche dritter Personen gegen das Unternehmen oder des Un-

ternehmens gegen dritte Personen durch Vergleich oder im Wege Rechtens zur Erledigung zu bringen.

Dieser, seinem wesentlichen Inhalte nach, im Vorstehenden erwähnte Staatsvertrag wurde im Mai 1845 ratifizirt und hierauf vom Königl. Hannoverschen Ministerium des Innern die Linie der Eisenbahn und die Veräußerungs-Verpflichtung des zur planmäßigen Ausführung der Eisenbahn und der dazu gehörigen Werke und Anlagen erforderlichen Terrains unter dem 4. August 1845 öffentlich bekannt gemacht. Die zur Expropriation erforderliche Vermessung und Chartirung aller einzelnen abzutretenden Grundstücke, so wie die Spezial-Veranschlagung der einzelnen Bauwerke wurde hierauf vorgenommen und beendigt, das Expropriationsverfahren in verschiedenen obrigkeitlichen Bezirken eingeleitet, auch den Obrigkeiten die möglichste Beschleunigung dieses Verfahrens von dem Ministerium zur besondern Pflicht gemacht. Während des Jahres 1845 nahmen alle diese Vorarbeiten einen so guten Fortgang, daß bereits am 4. Dezember in Verden der erste Pfahl an der dortigen Allerbrücke eingerammt und bald darauf auch die Erdarbeiten an der Bahn selbst begonnen werden konnten. Letztere sind im Laufe des Jahres 1846 so thätig gefördert und alle Vorbereitungen sind so getroffen, daß die ganze Bahn von Hannover bis Bremen, wenn nicht unvorhergesehene Ereignisse eintreten, im Jahre 1847 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden kann.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die Eisenbahn von Hannover nach Bremen geht auf der Strecke von Hannover bis zum Bahnhofe bei Wunstorf in einer und derselben Linie mit der Hannover-Mindener Eisenbahn, und dann in nördlicher Richtung durch die Aue-Niederung neben Blumenau und Liethe vorbei durch das alte Flußthal der Leine an Poggenhagen, Moorkrug und **Neustadt** am Rübenberge, sodann durch die Feldmark Empede, den herrschaftlichen Forstgrund von Mariensee und die Feldmark Eilvese, westlich am Hüttenkruge, an den Dorfschaften Hagen und Borstel vorbei, durch den herrschaftlichen Forstort Grinderwald, die Linsburger und Nöpker Gemeinhütung, östlich von der Ortschaft Linsburg durch die Linsburger Forst Westerbruch, westlich von der Füerster Wassermühle an der Ostseite der Stadt **Nienburg** vorüber. Von hier ab führt sie an der Westseite des Dorfes Holtorf und an der Ostseite des Fleckens Drakenburg, der Dörfer Rohrsen, Haßbergen, Gandesbergen, Döhnhausen, Hassel, Drübber, Dörverden, Stedorf, Gestefeld, Wahnebergen, neben dem Burgberge über den Allerfluß **oberhalb** und an der Ostseite der Stadt **Verden** durch die Feldmarken Halsmühlen, Jerusalem und Dauelsen zwischen den Langwedeler Anbauern über die Bremer Chaussee an der Ostseite des Fleckens Langwedel, der Ortschaften Herenkamp, Moordorf, Daverden, Leßel, Speckenfelde, Etelsen, Baden, an der Westseite durch Ruschbaden, hiernächst an der Ostseite der Dorfschaften Uehsen, Achim, Bierden, Uphusen, Mahndorf, Ahrbergen durch die Feldmark des Bremischen Dorfes Osterholz, an der Ostseite des Dorfes Hemelingen, und sodann an

der Westseite des Bremischen Dorfes Sebaldsbrück die Hannover-Bremische Landesgrenze überschreitend, im Bremischen Gebiete an der Ostseite von Hastede bis an die Ostseite der Stadt Bremen auf die sogenannte Bürger-Viehweide.

Die Länge der ganzen Bahnlinie, incl. der 3 Meilen langen Bahnstrecke von Hannover bis Wunstorf, beträgt 16½ Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Diese sind, excl. des Bahnhofes in Bremen, auf 4,142954 Thlr. veranschlagt und kommen somit als Kostenaufwand für jeden der beiden betheiligten Staaten 2,071477 Thlr. Die Durchschnittskosten einer Meile (13,5 Meilen) betragen mithin 306885 Thlr.

Die Kosten des Bahnhofes zu Bremen sind auf 600000 Thlr. berechnet und beläuft sich daher der Bremischerseits aufzubringende Antheil auf 2,671477 Thlr. Derselbe ist durch eine 3½prozentige Anleihe zum Kurse von 92 beschafft.

d. Sonstige Verhältnisse.

Das Terrain, welches die Bahnlinie durchschneidet, ist im Allgemeinen günstig, so daß es möglich wird, ohne bedeutende Erdarbeiten auszuführen, keine größere Steigung als 1 : 300 anzuwenden. — Der kleinste Halbmesser der Kurven beträgt 8000 Fuß. — Das größte auf der Bahn auszuführende Bauwerk ist die Brücke über die Aller bei Verden.

5. Südbahn oder Eisenbahn von Hannover nach Kassel.

a. Geschichte derselben.

Wie Seite 2113 erwähnt ist, so kam die Anlage dieser Eisenbahn, nachdem sie längere Zeit ganz in Vergessenheit gerathen war, in der Ständeversammlung des Jahres 1844, namentlich in Folge der Petitionen, mit welchen sich alle bedeutendere Städte der südlichen Provinzen an die Stände gewendet hatten, wieder zur Sprache. Die Ständeversammlung trug hierauf in ihren an die Regierung gerichteten Schreiben vom 1. und 15. Juli darauf an, die Frage zu erwägen: Ob und in welcher Richtung Eisenbahnen in den westlichen und südlichen Landestheilen anzulegen sein möchten? empfahl die Einleitung von Voruntersuchungen, stellte die dazu erforderlichen Geldmittel zur Disposition und übersandte jene Petitionen von 11 Städten der Regierung zur geneigten Erwägung.

In Folge dieses Antrages wurden von der Regierung im Jahre 1845 die genaueren Terrain-Untersuchungen angeordnet, die Kostenanschläge bearbeitet und die den Güter- wie den Personenverkehr betreffenden Verhältnisse speziell ermittelt. Das Resultat war, daß die Regierung die Ueberzeugung gewann, daß die baldige Anlegung einer Eisenbahn in die südlichen Pro-

vinzen (Südbahn) sowohl rathsam als unvermeidlich sei, und ihre Ansicht hierüber der Ständeversammlung des Jahres 1846 durch nachstehendes Königliche Schreiben vom 24. Februar 1846, die West- und Südbahn betreffend, mittheilte.

Ernst August von Gottes Gnaden König von Hannover u. s. w.

Unsern geneigten und gnädigsten Willen zuvor, Hoch- und Wohlgeborne, Edle und Feste, Würdige, Ehrenfeste, Ehrbar- Hoch- und Wohlgelahrte, Ehrsam Fürsichtige, Räthe, liebe Andächtige und Getreue! Die getreue allgemeine Ständeversammlung hat mittelst ihrer Erwiderung vom 1. Juli 1844, die Eisenbahnen von Hannover nach Bremen und Minden betreffend, bei Unserem Kabinet zugleich darauf angetragen, die Frage:

> Ob und in welcher Richtung Eisenbahnen in den westlichen und südlichen Landestheilen anzulegen sein möchten?

in Erwägung zu nehmen.

In Veranlassung dieses Antrages haben Wir die zur Erwägung der gedachten Frage zunächst erforderlichen Terrain-Untersuchungen und Kosten-Ueberschlagungen bewerkstelligen und die in Betracht kommenden Verkehrs-Verhältnisse thunlichst vollständig ermitteln lassen.

Nach dem Uns gemachten Ergebnisse dieser Vorarbeiten und Berücksichtigung auswärtiger Eisenbahn-Unternehmungen erachten Wir für rathsam und unvermeidlich, daß Eisenbahnen:

1. von Emden über Leer, Meppen nach Lingen, und von Lingen einerseits bis an die Preußische Grenze, in der Richtung auf Münster, zum Anschlusse an die nach Münster und weitergehenden Eisenbahnen, und andererseits von Freren über Osnabrück bis an die Preußische Grenze in der Richtung auf Minden, zum Anschlusse an die Köln-Mindener Eisenbahn,
2. von Hannover und von Hildesheim nach Burgstemmen und von Burgstemmen an Elze, Alfeld, Nordheim, Marienstein vorbei, im Schedethal nach Münden und dann im Fuldathale innerhalb Unseres Gebietes bis an die Hannover-Kurhessische Landesgrenze in der Richtung auf Kassel, zum Anschlusse an die Kurhessischen Eisenbahnen,

bald angelegt werden.

Zugleich haben Wir die Ueberzeugung gewonnen, daß diese nothwendigen Eisenbahn-Anlagen, wiewohl sie einen sehr beträchtlichen Kostenaufwand erfordern, zweckmäßig und auf eine dem Wohle Unseres Königreichs in allem Maaße entsprechende Weise nur dann zur Ausführung gelangen können, wenn sie eben so, wie die bereits im Bau begriffenen Landes-Eisenbahnen, auf Landeskosten erbaut und in Betrieb genommen werden. Wir haben daher nach reiflicher Erwägung beschlossen, den auf Landeskosten zu unternehmenden Bau und Betrieb der gedachten beiden Eisenbahn-Anlagen Unsererseits Allerhöchst zu genehmigen und die Bewilligung der dazu erforderlichen Geldmittel der getreuen allgemeinen Ständeversammlung zu empfehlen.

Indem Wir auf die solcherhalb entworfenen, in den Anlagen zusammengestellten Pläne und auf diejenige Mittheilung hinweisen, welche zur nähern Begründung derselben aus Unserem Kabinet der getreuen allgemeinen Ständeversammlung gemacht werden wird, tragen Wir bei derselben darauf an:

> sich damit einverstanden zu erklären, daß nach Maaßgabe der (anliegenden) beiden Pläne Eisenbahnen in den westlichen und südlichen Landes-

theilen auf Landeskosten zur Ausführung gebracht und die desfalls nöthigen gesetzlichen Vorschriften erlassen werden.

Wie Wir hierbei nur von landesväterlicher Fürsorge für Erhaltung und Vermehrung des Verkehrs und des Wohlstandes Unserer getreuen Unterthanen Uns leiten lassen, so hegen Wir gern die zuversichtliche Erwartung, daß die getreue allgemeine Ständeversammlung in diesem Sinne Unsern Antrag sorgfältig berathen und eine, Unsern Absichten entsprechende Erklärung thunlichst bald abgeben werde.

Wir verbleiben Euch mit geneigt und gnädigstem Willen stets beigethan.

Hannover, den 24. Februar 1846.

Ernst August.

v. Falcke.

Dieser Antrag verursachte in den von der Bahn berührten Landestheilen sehr große Freude, die aber bald wesentlich dadurch herabgestimmt wurde, als man erfuhr, daß gerade da, wo man es am wenigsten erwartete, in der allgemeinen Ständeversammlung die Stimmen getheilt sein sollten. Denn obgleich die mit Beurtheilung dieser Angelegenheit beauftragte Eisenbahn-Kommission sich für die Ausführung der Bahn und für die Bewilligung der hierzu erforderlichen 11 Mill. Thaler mit 6 gegen 4 Stimmen erklärte, so kam es dennoch wegen der vom Könige unterm 7. August 1846 angeordneten Vertagung der Stände zu keinem Beschlusse, und ist daher das Resultat in dieser Beziehung von der am 1. November 1846 wieder zusammentretenden Ständeversammlung zu erwarten. Daß dasselbe günstig ausfallen werde, ist wegen der vielen Gründe, welche für die Ausführung der Bahn sprechen, und in Betracht, daß der Bau der Westbahn von den Kammern genehmigt ist, wohl nicht zu bezweifeln. Der einzige schwierige Punkt wird nur bei jetziger Zeit die Aufbringung der zur Ausführung nöthigen Geldmittel bleiben; jedoch ist wohl zu erwarten, daß sich auch in dieser Beziehung eine Auskunft darbieten wird. Wollte man einer Privat-Gesellschaft die Bahn übergeben, so würden für diese Strecke, selbst unter den jetzigen Verhältnissen, die nöthigen Gelder nicht fehlen.

h. Richtung und Länge der Bahn.

Die Bahn soll, dem im Vorstehenden angeführten Königlichen Schreiben vom 24. Februar 1846 zufolge, von Hannover und von Hildesheim nach Burgstemmen und von Burgstemmen an Elze, Alfeld, Nordheim, Marienstein vorbei, im Schedethale nach Münden und dann im Fuldathale entlang bis an die Hannover-Kurhessische Grenze in der Richtung auf Kassel, zum Anschlusse an die Kurhessischen Eisenbahnen führen.

Die Bestimmung der speziellern Richtung zwischen Marienstein bis zum Schedethale ist hiernach der Regierung überlassen.

Es sollen nun von Marienstein bis Münden möglicher Weise nur zwei Linien zum Bau geeignet sein, die erste an Harste, Adelebsen und Varlosen vorbei im Schedethal nach Münden; die zweite über Göttingen, den Arnstein nach Witzenhausen und sodann im Werrathale nach Münden. Als fester Punkt in der Mitte von Marienstein bis nach Kassel ist Münden angenommen, und es muß anerkannt werden, daß ohne Gefährdung der wichtigsten Landesinteressen diese Stadt, — deren einziger erheblicher Erwerbs-

zweig, der Handel, außerdem für immer zerstört werden würde, — von der Hauptbahn nicht ausgeschlossen werden darf. Gewiß ist, daß bei der ersten Linie die Bahn die Stadt Göttingen 1,439 Meilen südlich liegen läßt, bei der zweiten Göttingen zwar berührt, indeß die Weiterführung in einer andern Richtung als über Arnstein und Witzenhausen für unausführbar gehalten wird. Da gegen den Bau dieser zweiten Linie erhebliche finanzielle und technische Rücksichten sprechen sollen, so wird nach dem vorliegenden Plane die Südbahn Göttingen nicht nur nicht berühren, sondern fast 1½ Meile davon zu liegen kommen. Daß die Ausführung des Baues nach diesem Plane die beklagenswerthesten Folgen nicht allein für die Stadt Göttingen nach sich ziehe, sondern daß hierbei auch das ganze Land wesentlich betheiligt sei, hat Dr. Ferd. Oesterley, Stadtsyndikus in Göttingen, in seiner Schrift: „Ueber die Hannoversche Südbahn, Göttingen 1846" Seite 30 bis 49 einer speziellen völlig überzeugenden Erörterung unterworfen. Zugleich giebt derselbe, um die Nothwendigkeit des Baues der Südbahn und die Rentabilität derselben zu beweisen, eine Uebersicht der Entfernungen von Harburg (Hamburg) nach Kassel und von Bremen nach Kassel auf den bis jetzt vollendeten oder im Bau begriffenen Eisenbahnen und denjenigen, wie sie sich durch den Bau der Südbahn herausstellen würden.

Hiernach beträgt die Entfernung von Harburg nach Kassel über Hildesheim und die Südbahn 45,68 Meilen; von Hamburg nach Kassel über Wittenberge, Magdeburg, Halle, Erfurt nach Kassel 78,42 Meilen. Die Differenz zum Vortheil der ersteren Linie wäre somit 32,74 Meilen. Für die Linie von Bremen über Hannover, die Südbahn und Kassel ergiebt sich eine Länge von 39,47 Meilen, wogegen sich für die Linie von Bremen über Minden, Hamm, Lippstadt nach Kassel 59,9 Meilen herausstellen, was einen Differenz-Unterschied von 20,43 Meilen ergiebt. Es geht hieraus deutlich hervor, daß die Südbahn der kürzeste Weg zur Vermittelung des Verkehrs zwischen den angeführten Nordseehäfen und dem Innern Deutschlands ist und daß dieser Verkehr nur durch den Bau der Südbahn Hannover erhalten werden kann, wogegen, wenn die Südbahn nicht bald zur Ausführung käme (was aber wohl nicht zu erwarten steht), dieser Verkehr sich den andern Eisenbahnen zuwenden würde.

Bei den vorstehenden Berechnungen ist die Länge der Südbahn, wie folgt, angenommen:

Von Hannover nach Burgstemmen	3,40 Meilen,
„ Hildesheim „ „	1,67 „
„ Burgstemmen nach der Kurhessischen Grenze .	17,44 „
Zusammen	22,51 Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Die Kosten der Südbahn in der Richtung von Hannover über Burgstemmen bis zur Kurhessischen Grenze, welche 20,84 Meilen lang ist, sind zu 11,651049 Thlr. veranschlagt; davon fallen 0,78 Meilen, die zu 606804 Thlr. berechnet sind, in Kurhessisches Gebiet, so daß die Kosten für den Bau in-

nerhalb des Hannoverschen Gebiets sich auf 11,044245 Thlr. belaufen, und einschließlich der 1,67 Meilen langen Bahn von Hildesheim bis in die Gegend von Burgstemmen, welche zu 739012 Thlr. veranschlagt ist, auf 11,783257 Thlr. Dieser Anschlag soll jedoch später noch um 400044 Thlr. ermäßigt sein, so daß im Ganzen eine Summe von 11,383213 Thlr. zur Herstellung der Bahn erforderlich wäre. Nimmt man jedoch die erstere Summe als die von der Regierung geforderte als richtig an, so stellen sich die Durchschnittskosten einer Meile, wenn man von der oben angegebenen Länge der Bahn (22,5[illegible] Meilen) den in Kurhessisches Gebiet fallenden Theil der Bahn (0,78 M.) abrechnet, auf 526027 Thlr.

Ueber die andern Verhältnisse der Bahn läßt sich bis jetzt noch nichts Genaues angeben; man kann jedoch aus den sich darbietenden Terrainhindernissen schließen, daß die Bahn nicht so günstige Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse, ungeachtet bedeutender Erdarbeiten und Bauwerke, haben wird, als die übrigen Hannoverschen Bahnen.

Schließlich wäre hier noch anzuführen, daß in neuerer Zeit ein schon früher aufgetauchtes Projekt, eine Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Göttingen zu bauen, wieder angeregt ist, und sowohl in Nordhausen als Göttingen so große Theilnahme gefunden hat, daß sich an beiden Orten Vereine zur Beförderung dieses Unternehmens gebildet haben. Ob dasselbe in nächster Zeit (unter den jetzigen Geldverhältnissen gewiß nicht) zur Ausführung kommen wird, ist wohl sehr zu bezweifeln, indem die Bahn, zwischen der Thüringischen und zwischen der Bahn von Hannover nach Magdeburg belegen (wenn sie auch kürzer als beide ist), wohl schwerlich so viel Frequenz erhalten würde, daß an eine Verzinsung des zur Herstellung der Bahn erforderlichen, wegen des theilweise schwierigen Terrains nicht ganz kleinen Anlagekapitals zu denken wäre. Ein Näheres giebt hierüber die von einem Ungenannten erschienene Schrift: „Einige unmaßgebliche Bedenken über das Projekt einer Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Hannover. Nordhausen 1846" an.

6. Westbahn oder Eisenbahn von Emden nach Münster und von Lingen nach Osnabrück.

a. Geschichte dieser Eisenbahn.

Wie wir in dem geschichtlichen Theile Seite 2115—2124 gesehen haben, so fand das vom Verfasser dieses Werkes angeregte Projekt, eine Eisenbahn-Verbindung der Unter-Ems mit Münster und eine Zweigbahn von Rheine nach Osnabrück herzustellen, sowohl in den betheiligten Landestheilen als auch bei der Hannoverschen Regierung, so wie bei den Ständen im Jahre 1844 eine so günstige Aufnahme, daß von den Ständen die zur Untersuchung des Terrains erforderlichen Geldmittel aus der Generalsteuerkasse bewilligt und von der Regierung die Anlage der angegebenen Eisenbahnen

auf Aktien und zu diesem Zwecke die Errichtung eines interimistischen Eisenbahn-Komité's für Ostfriesland unterm 28. Dezember 1844 genehmigt wurde. Die genaue Vermessung und Nivellirung des Terrains begann hierauf im Frühjahr 1845 durch 10 Offiziere unter Aufsicht der Königlichen Eisenbahn-Direktion und des Generals Prott, und wurden diese Arbeiten, so wie die Ermittelung der in Betracht kommenden Verkehrsverhältnisse während des Sommers 1845 beendet.

Aus den hierbei gewonnenen Resultaten erlangte jedoch die Regierung die Ueberzeugung, daß diese Eisenbahn-Anlage, so wie auch die Südbahn nur dann zweckmäßig und auf eine dem Wohle Hannovers in allem Maaße entsprechende Weise zur Ausführung gelangen könne, wenn sie eben so, wie die bereits im Bau begriffenen Landes-Eisenbahnen auf Landeskosten erbaut und in Betrieb genommen würden. Sie legte deshalb den Ständen das unter Südbahn Seite 70 angeführte Königl. Schreiben vom 24. Februar 1846 vor und beantragte die Genehmigung der zur Ausführung erforderlichen Kosten.

Die Stände überwiesen die Proposition wegen dieser beiden Bahnen an eine aus fünf Mitgliedern jeder Kammer bestehende Kommission zur Prüfung. Aus dieser verlautete über diese Vorlage mehrere Monate lang nicht das Mindeste. Inzwischen hatte ein wegen Einmündung jener Westbahn in die Köln-Mindener Bahn mit Preußen unterm 3. März 1846 abgeschlossener und den Ständen mitgetheilter Staatsvertrag, wegen seiner angeblich für das Hannoversche Interesse ungünstigen Bedingungen, entschiedenes Mißfallen bei den Ständen gefunden; doch erschienen die Bestimmungen jenes Vertrages keineswegs so ungünstig, daß man dieserhalb den Bau der ganzen Bahn hätte aufgeben sollen. Desto mehr mußte es überraschen, als nach monatelanger Prüfung die erwähnte Kommission eine Reihe von Anträgen an die Stände brachte, welche theils auf den Grund der schlechten Verhältnisse des Geldmarktes, theils aber und hauptsächlich der ungünstigen Bedingungen jenes Staatsvertrages vom 3. März 1846 wegen, den Bau der Westbahn wenigstens für jetzt ablehnten. Die Anträge waren von jener Kommission mit der Majorität von nur einer Stimme beschlossen; die fünf Mitglieder aus erster Kammer und ein Mitglied aus zweiter Kammer hatten für Ablehnung der Bahn, dagegen die vier andern Mitglieder aus zweiter Kammer für Bewilligung der Bahn gestimmt. Diese letztern vier Kommissions-Mitglieder brachten zugleich mit den Anträgen der Kommission ein ihren Dissens motivirendes und die Anträge der Kommission widerlegendes Promemoria an die Kammern.

Die Sache machte, zumal in zweiter Kammer, einen höchst peinlichen Eindruck nicht blos bei den Deputirten der zunächst betroffenen Landestheile, sondern auch bei denen der südlichen Landesprovinzen, da nach Ablehnung der Westbahn es um das Zustandekommen der Südbahn gewiß sehr mißlich stehen mußte. Zwar war eben um dieses Interesses willen mit ziemlicher Sicherheit zu erwarten, daß die zweite Kammer, trotz der Kommissions-Anträge, im Sinne ihrer vier dissentirenden Kommissions-Mitglieder die

Bewilligung der Bahn aussprechen werde; aber von der ersten Kammer war, da die fünf Kommissions-Mitglieder derselben einstimmig für Ablehnung der Bahn gewesen waren, auch in dieser Kammer für Eisenbahnbauten nur geringe Sympathieen herrschten, desto gewisser eine Annahme der Kommissions-Anträge, folglich eine Ablehnung der Bahn zu erwarten.

Indessen kam die Sache doch anders, als man erwartet hatte. Die erste Kammer sprach nämlich in der Sitzung vom 8. Juli 1846, unter Beseitigung der Kommissions-Anträge, die Bewilligung der Bahn aus. Ohne Zweifel gebührte jedoch hierbei das hauptsächlichste Verdienst dieses unerwarteten Beschlusses dem Kronprinzen, welcher sich ganz besonders für das Zustandekommen der Westbahn interessirte. Er hatte bis dahin noch an keiner Sitzung der Stände Theil genommen, als aber die Berathung für die Westbahn in der ersten Kammer begann, erschien er daselbst, und nahm an den beiden Sitzungen, welche die Berathung dauerte, den wirksamsten Antheil, so daß die Kammer denn auch mit einer Majorität freilich nur von 2 Stimmen (23 gegen 21), unter Beseitigung der Kommissions-Anträge, die Bahn bewilligte.

An demselben Tage begann die Berathung der Angelegenheit in zweiter Kammer, füllte dort drei Sitzungen aus und schloß hier, wie zu erwarten stand, mit einer bedeutenden Majorität für Bewilligung der Bahn.

Nach fernerer Anhörung der Eisenbahn- und Finanzkommission beschloß die zweite Kammer in der Sitzung vom 1. August, die Westbahn zu genehmigen und die baldige Angriffnahme derselben zu empfehlen. Die erste Kammer wiederholte zwar ebenfalls in der Sitzung vom 2. August ihre frühere Bewilligung der Bahn, knüpfte dieselbe aber an eine Bedingung, mit welcher die Ausführung der Bewilligung unmöglich war. Es sollte nämlich das Anlehen, welches demnächst für die Ausführung der Westbahn (im Betrage von etwa 8 Mill. Thaler) nothwendig werden wird, nur zu Pari und zu 4 Prozent abgeschlossen werden. Ein solches Anlehen wäre vor dem Abschlusse des letzten (mit Rothschild und den Hannoverschen Bankiers abgeschlossenen) denkbar gewesen, wenn man damals zugleich sämmtliche ältere 3½prozentige Landes-Obligationen, als deren Kours noch nicht unter Pari heruntergedrückt war, in 4prozentige konvertirt hätte. Jetzt aber, wo 6 bis 7 Millionen neuer 3½prozentiger Obligationen emittirt worden und der Kours auf 93 herabgedrückt war, konnte man an eine solche Erhöhung des Zinsfußes nicht denken. Wollte man aber neben diesen 18—20 Millionen 3½prozentiger Obligationen, die jetzt existiren, ein Anlehen zu 4 Prozent abschließen, so würde der Kours jener 3½prozentigen Papiere noch weit mehr gedrückt werden, ganz abgesehen davon, daß man auch kein 4prozentiges zu Pari würde abschließen können.

Wegen dieser beiden abweichenden Beschlüsse beider Kammern kam es jedoch zu einer Konferenz, aus welcher ein Vermittelungsvorschlag hervorging, dem die zweite Kammer in der Sitzung vom 5. August 1846 beitrat. Die erste Kammer gab hierauf in der Sitzung vom 6. August ihren Beschluß wegen der nur zu Pari abzuschließenden Anleihe für die Westbahn auf und

nahm ebenfalls den Konferenz-Vertrag an. Diesem zufolge wird der Regierung und dem Schatzkollegium wegen Abschlusses der Anleihe im Ganzen freie Hand gelassen, unter den — gewissermaßen nur moralischen — Verpflichtungen, daß, wenn die Bedingungen, unter denen die Anleihe demnächst abgeschlossen werden kann, zu große Opfer erfordern, vorher die Stände einberufen werden sollen, um darüber zu berathen.

Durch die Ausführung der hiernach genehmigten Westbahn wird somit Ostfriesland Gelegenheit geboten, die sehr günstige Lage, welche es für die Schifffahrt und den darauf begründeten Handel von der Natur erhalten hat, endlich einmal in dem Umfange zu benutzen, wie es nach Herstellung einer jederzeit brauchbaren guten Verbindung mit den übrigen Hannoverschen Landestheilen und durch diese mit dem übrigen Deutschland möglich sein wird; zugleich wird die Bahn dazu beitragen, um die von der Natur so mannichfach begünstigten, aber an Verkehrsstraßen armen Provinzen Osnabrück und Ostfriesland vor gänzlicher Verarmung zu schützen.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Dem Königlichen Schreiben vom 24. Februar 1846 zufolge wird die Westbahn von Emden über Leer, Meppen nach Lingen und von Lingen einerseits bis an die Preußische Grenze, in der Richtung auf Münster, zum Anschlusse an die nach Münster und weiter gehenden Eisenbahnen, und andererseits von Lingen über Freren und Osnabrück bis an die Preußische Grenze, in der Richtung auf Minden, zum Anschlusse an die Köln-Mindener Eisenbahn führen.

Die Länge der Bahn von Emden bis zur Preußischen Grenze in der Richtung auf Münster beträgt etwa 21 Meilen, die der Bahn von Lingen bis zur Preußischen Grenze in der Richtung auf Minden etwa 12 Meilen, so daß sich im Ganzen eine Gesammtlänge von 33 Meilen ergiebt.

Anzuführen wäre noch, daß der bereits im Bau befindliche Holländische Oberysselsche Schienenweg, welcher von Arnheim über Zülphen und Deventer nach Raalte, so wie von Campen über Zwolle nach Raalte führen soll, den Zweck hat, sich von Raalte aus über Nyverdaal, Almelo, Ootmarsum und Nordhorn bei Lingen der Westbahn anzuschließen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Diese sind von der Regierung auf 7,730454 Thlr. veranschlagt; es kommen somit durchschnittlich auf jede Bahnmeile 234256 Thlr.

Ueber die andern Verhältnisse der Bahn vermögen wir bis jetzt nichts anzugeben, sondern kann man nur im Allgemeinen sagen, daß die Bahn bei günstigen Terrain-Verhältnissen, mit Ausnahme des im Osnabrückschen befindlichen Bahntheils, günstige Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse, so wie wenig bedeutende Bauwerke haben wird.

Schließlich können wir nicht umhin, etwas über das vom Kaufmann Bley, Belgischen und Niederländischen Konsul zu Varel, angeregte Projekt, den Freihafen Brake in Oldenburg durch eine Eisenbahn mit der Köln-Mindener Bahn zu verbinden, anzuführen.

Das ebenerwähnte Projekt entstand im Anfange September 1845 und gründete sich hauptsächlich auf die Vermuthung, daß Preußen ein Unternehmen, welches eine unmittelbare Verbindung mit der Nordsee herzustellen bezwecke, auf jede Weise unterstützen werde. Brake biete als Freihafen und bei manchen Vorzügen vor Bremerhafen dafür den geeignetsten Punkt dar; Schiffe von 18 bis 20 Fuß Tiefgang fänden dort einen sichern Ankerplatz und es könnten die Waaren unmittelbar von den Seeschiffen auf die Eisenbahn gebracht werden, ohne daß es einer Umladung in die Leichterschiffe bedürfe, wie jetzt mit den nach Bremen bestimmten Gütern geschehen müsse. Dadurch fielen die nicht unbedeutenden Bremer Speditionsgebühren weg, und da Oldenburg keine drückenden Handelsabgaben erhebe, werde sich bald ein großer Theil des Speditionshandels von Bremen nach Brake ziehen und an diesen der Eigenhandel sich von selbst anknüpfen. Der Konsul Bley glaubte die Mittel und Wege zu kennen, welche die Ausführung des Projektes möglich machten, sobald nur die Konzession und das damit verbundene Privilegium ertheilt werde. Die Unternehmer hofften dabei, es werde ihnen das von der Eisenbahn berührte Staatseigenthum, so weit nöthig, unentgeltlich abgetreten, auch ein Expropriationsgesetz gegeben werden. Uebrigens war man erbötig und im Stande, jede gewünschte Kaution zu leisten. Der Lauf der Bahn sollte sein: von Brake über Rastede (mit einer etwaigen Zweigbahn nach Varel) nach Oldenburg, dann über Vechta, Damme und Dielingen nach Minden; werde eine Verbindung mit Münster gewünscht, so wäre solche über Osnabrück durch die Ostfriesisch-Osnabrücker Bahn zu erlangen.

Die Oldenburgische Staatsregierung fand gegen dieses Projekt nichts zu erinnern, sobald nur die Sache sich als eine solide, ernstlich gemeinte Unternehmung ausweise, die dazu erforderlichen Summen nachgewiesen und für die wirkliche Ausführung des Baues der Eisenbahn angemessene Gewähr geleistet sei und sowohl die von den Unternehmern zu stellenden Bedingungen als auch die vorzulegenden Statuten geeignet befunden würden. Für den Fall, daß die Königl. Preußische und die Königl. Hannoversche Staatsregierungen die Erlaubniß zum Anschlusse an die Köln-Mindener Bahn ertheilen würden, wurde die erbetene Erlassung eines Expropriationsgesetzes, so wie die unentgeltliche Abtretung des unkultivirten herrschaftlichen Grundes und Bodens, soweit für die Bahn nöthig, zugesichert.

Obwohl also hiernach die Oldenburgische Regierung sehr gern bereit ist, die Ausführung des in Rede stehenden Eisenbahn-Projektes zu begünstigen, so fragt es sich doch:

1. ob neben den Parellelbahnen von Emden nach Münster und von Bremen nach Hannover noch eine dritte von Brake nach Minden Interesse für die Spekulation haben könne;

2. ob Bremen nicht, sobald dieses Projekt Wahrheit zu werden verspreche, sogleich durch eine Eisenbahn nach Bremerhafen den Verkehr werde aufzufangen suchen, was ihm um so leichter gelingen dürfte, als Oldenburg selbst den Versuch versäumt habe, an den Verhandlungen über die Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover Theil zu nehmen und dieser Bahn eine seinen Interessen günstigere Richtung zu geben;
3. ob Hannover überhaupt gestatten werde, die Bahn durch sein Gebiet zu führen, da es ein Interesse zu haben scheine, das Zustandekommen dieser Bahn zu verhindern; vielleicht kann dies durch Unterstützung Preußens erlangt werden, aber dann fragt es sich:
4. ob Preußen ein so großes Interesse an dem Zustandekommen dieser Eisenbahn habe, um derselben eine so kräftige Unterstützung zuzuwenden, als Hannover gegenüber nöthig zu sein scheint?

Aus diesen Gründen, so wie der herrschenden Geldnoth wegen, ist wohl vorläufig an die Ausführung der erwähnten Eisenbahn nicht zu denken, dagegen ist dieselbe in späteren Jahren vielleicht dann zu erwarten, wenn sich das Bedürfniß einer dritten Eisenbahn-Verbindung der Nordsee mit der Köln-Mindener Bahn gezeigt hat und ihre Rentabilität aus den sich darbietenden Verkehrsverhältnissen sicher hervorgeht.

Nachträglich theilen wir in dem Folgenden noch das Schreiben des Königl. Kabinets vom 21. Dezember 1846 an die Ständeversammlung mit, durch welches über das Verhältniß und die Gründe der neuesten 5prozentigen Anleihe (Seite 24) behufs der Eisenbahnbauten die von den Ständen gewünschte Auskunft ertheilt wird.

Nachdem die Verhandlungen über die zur Fortsetzung und Vollendung des Baues der bisher unternommenen Eisenbahnen abgeschlossene Anleihe gegenwärtig vollständig beendigt und die zur Ausführung erforderlichen Maaßregeln getroffen sind, so beeilt sich die Königl. Regierung, den löblichen Ständen über diese Angelegenheit Mittheilung zu verschaffen, auf welche dieselben auch in ihrem Schreiben vom 26. v. M. angetragen haben.

Als der Bau der Eisenbahnen im hiesigen Königreiche begann, hatten die General-Steuerkasse und die Landesschulden-Tilgungskasse sehr bedeutende verfügbare Mittel, die der Eisenbahnkasse theils zur Verwendung und theils zur Benutzung überwiesen werden konnten. Hierdurch fand das Schatzkollegium sich bewogen, erst im Anfange des Jahres 1845, als das Bedürfniß fühlbarer wurde, Schritte zu einem Eisenbahn-Anlehen zu thun. Es hatte bis dahin im hiesigen Königreiche längere Zeit hindurch an Gelegenheiten, Kapitalien sicher anzulegen, vielfach gefehlt, und es waren daher bei öffentlichen Kassen und Anstalten, wie in den Händen von Einzelnen Kapitalien gesammelt, die zu einer nutzbaren Verwendung bereit lagen. Auf diesen Umstand gründete das Schatzkollegium den Plan, den Bedarf der Eisenbahnen für die letzten acht bis zehn Monate des Jahres 1845, wozu die vorhandenen Mittel nicht genügten, durch eine beim Publikum auszuschreibende Anleihe,

welche, wie die älteren Landesschulden, zu $3\frac{1}{2}$ Prozent verzinst werden sollte, herbeizuschaffen. Die größeren hiesigen Bankiers, welche sich zur Uebernahme jener Anleihe auf eigene Rechnung oder zur Uebernahme einer Anleihe in Lotterieform zu etwas größerem Betrage erboten hatten, damit aber vom Schatzkollegium abgewiesen waren, übernahmen den Verkauf der auszustellenden Obligationen in Kommission gegen eine Vergütung von $\frac{1}{6}$ Prozent und gegen das Zugeständniß der Zinsen vom 1. eines Monats an für die bis zum 15. eingezahlten Beträge und vom 16. an für die in der zweiten Hälfte des Monats eingehenden Summen.

Die Königl. Regierung brachte vor der Genehmigung die Frage zur Erörterung:

> „Ob es sich nicht etwa empfehlen dürfte, statt des Planes der Herbeischaffung des einjährigen Bedarfs, gleich auf die Bedürfnisse der Eisenbahn-Verwaltung in größerem Umfange und für einen mehrjährigen Zeitraum Rücksicht zu nehmen."

Das Schatzkollegium glaubte aber hiervon weder finanzielle Vortheile, noch größere Sicherheit erwarten, vielmehr von beiden das Gegentheil befürchten zu müssen, weil der Bedarf weder überhaupt — da selbst die Ausführung der Bremer und Mindener Bahnen noch nicht definitiv festgestellt war — noch nach den einzelnen Abschnitten der Bauzeit feststände, weil ferner sich noch nicht einigermaßen zutreffend bestimmen ließe, wie viel von den nach den Wünschen der Stände vorzugsweise zu verwendenden Mitteln der Landes- und Eisenbahnschulden-Tilgungskasse wie auch der General-Steuerkasse und ihres Kapitalienfonds behuf des Eisenbahnbaues ferner verfügbar werden würde, und weil endlich auch nach den damaligen Umständen kein Grund zu einer Besorgniß vorläge, daß die Anleihe beim Publikum in der erforderlichen Größe und Zeit nicht zu Stande zu bringen sei, eine Bankiers-Anleihe also keine größere Sicherheit gewähre, und immer noch gemacht werden könne, wenn das vom Schatzkollegium vorgeschlagene, den Absichten der Stände und den Wünschen des Publikums entsprechende Verfahren mißlingen sollte. Je größer die Anleihe sei und je mehr sie sich der Zeit nach ausdehne, desto weniger sei es sicher, daß die Unternehmer zur Ausführung im Stande blieben, und desto mehr beschränke sich die Zahl derer, die zu einer solchen Unternehmung im Stande wären. Eine Anleihe in Form einer Lotterie, wie sie zu jener Zeit in andern Ländern unter anscheinend sehr vortheilhaften Bedingungen geschlossen sei, hätte aber im Allgemeinen und namentlich unter den besonderen hiesigen Verhältnissen große Bedenken gegen sich.

Hierauf wurde der Anleiheplan des Schatzkollegiums von Seiten der Königl. Regierung genehmigt und die Bekanntmachung darüber im April 1845 erlassen. Es sind darauf diejenigen Summen eingegangen, welche in der ersten Nachschrift zu dem Schreiben vom 24. Februar d. J., über den gegenwärtigen Stand des Eisenbahn-Unternehmens (No. 19 der ständischen Aktenstücke von 1846) als Anleihen bezeichnet sind, nämlich: bis zum 1. Juli 1845: 708833 Thlr. 8 gGr. und bis zum 1. Januar 1846: 750933 Thlr. 8 gGr., zusammen 1,459766 Thlr. 16 gGr. Im Januar und Februar 1846 sind darauf noch ferner zur Kasse 117226 Thlr. 8 gGr. gekommen. Die Anleihe hat also im Ganzen 1,576993 Thlr. aufgebracht. — In den letzten Monaten des Jahres 1845 zeigte sich bereits eine Abnahme der Einzahlungen auf die Anleihe. Dagegen war für das Jahr 1846 auf einen weit größeren Bedarf zu rechnen, weil nicht allein alle bewilligten Bahnen mehr als bis dahin gleichzeitig zu bauen waren, sondern auch für jede einzelne Bahn nach Vollendung der Vorarbeiten die Zahlungen schneller auf einander folgten. Das Schatz-

kollegium sah sich dadurch veranlaßt, über die ganze Lage der Sache, insbesondere über die Größe des Bedürfnisses und der vorhandenen Tilgungsmittel, über die Lage des Kapitalmarktes in und außerhalb Deutschland, über die verschiedenen Arten der Anleihe und die Vorzüge und Nachtheile derselben eine umfassende Untersuchung anzustellen. Das Ergebniß derselben ging dahin, daß für die bewilligten Bahnen innerhalb der nächsten zwei Jahre etwa 7,700000 Thlr. herbeizuschaffen sein würden, daß es aber sehr wünschenswerth erscheine, bald auch über die Frage, ob wegen der zu beantragenden Süd- und Westbahnen auf Anleihen Bedacht zu nehmen wäre, Gewißheit zu erlangen, da bis zur Entscheidung hierüber nur behuf Deckung des Bedürfnisses vom Jahre 1846 angeliehen werden dürfe. Ueber die Stärke der bei der Anleihe zu sichernden Tilgung wären noch mehrere Zweifel zu lösen, so wie es auch nicht feststände, ob und was von den Mitteln der Eisenbahn und der Landesschulden-Tilgungskasse ferner behuf der Anleihe verwandt werden könne. Die Staatsschuld-Verschreibungen und Kreditpapiere von andern Ländern wären seit mehreren Monaten um verschiedene Prozente im Kurse gefallen, und bei dem großen Bedarfe für die vielen in den nächsten Jahren, besonders auch in Deutschland zu bauenden Eisenbahnen sei auf eine Besserung in naher Zukunft nicht zu rechnen. Eine Anleihe zu niedrigen festen Zinsen, unter Zusicherung einer Dividende vom Ertrage der Eisenbahnen, sei nicht unterzubringen; eine Anleihe zu 4 Prozent Zinsen wohl zum Nennwerthe zu erlangen, aber nachtheilig für den Stand der älteren 3½ Prozent Zinsen tragenden Schulden; die Beibehaltung des Zinsfußes von 3½ Prozent setze einen Verlust am Kapitale voraus; eine Lotterie-Anleihe sei vielleicht am wohlfeilsten zu erlangen, aber nicht ohne andere Bedenken und nur dann darauf einzugehen, wenn sofort für den ganzen Bedarf gesorgt werden könne. Das Schatzkollegium wolle sich daher an die bekanntesten Bankiers im Inlande, so wie zu Frankfurt, Berlin, Hamburg, Amsterdam und London, wegen Uebernahme einer Anleihe zum Jahresbedarfe für 1846 mit einer Verzinsung zu 3½ Prozent oder einer Lotterie-Anleihe wenden und dabei die Aussicht auf eine größere Anleihesumme stellen. — Die auf diese Ausschreiben eingegangenen Erwiederungen waren nach der Anzeige des Schatzkollegiums zum Theil ablehnend und hatten zum Theil eine partielle Betheiligung in Aussicht gestellt. Von einer Seite war die Uebernahme einer Anleihe für den zu 4½ Millionen Thaler veranschlagten Bedarf des Jahres 1846 in Form einer Lotterie und gegen eine Provision von einigen Prozenten angeboten, und von einer andern Seite wollte man denselben Bedarf auf 3½ Prozent Zinsen tragende Obligationen zu 90 Prozent des Nennwerthes und gegen einige lästige Nebenbedingungen herbeizuschaffen übernehmen. Dieses Letztere lehnte das Schatzkollegium sofort ab, und als die Anerbietung so weit erhöht wurde, daß 93 Prozent rein eingezahlt werden sollten, eine vom Schatzkollegium verlangte weitere Erhöhung auf 94 Prozent aber nicht zu erreichen war, brach das Schatzkollegium diese Verhandlungen ab, zumal noch in dem Monate, wo dieselbe Statt fand, auf solche Obligationen Einzahlungen zum vollen Nennwerthe geschehen waren, und das Schatzkollegium sich für berechtigt hielt, auf diesen Umstand die Schlußfolgerung zu bauen, daß durch eine Anleihe beim Publikum mindestens der geforderte Prozentsatz zur Kasse kommen werde, durch Ablehnung des nach den Verhältnissen im Auslande nicht ungünstigen Anerbietens aber die Unabhängigkeit von der Einwirkung großer Bankierhäuser erhalten werde.

Mit der Anzeige von diesem Vorgange verband das Schatzkollegium zugleich die Nachricht, daß es den größten Theil des Bedarfs durch ein erneuertes Kommissionsgeschäft, mit Heruntersetzung des Verkaufspreises herbeizuschaffen hoffe, in-

dem dadurch den einheimischen Kapitalisten der Verkauf ihrer 3½ Prozent Zinsen tragenden Mecklenburgischen und Bückeburgischen Obligationen möglich werde. Es ist dieserhalb im März 1846 mit den Bankierhäusern v. Rothschild in Frankfurt und Cohen, Berend, Meyer und Simon hierselbst ein Kontrakt geschlossen, durch welchen der Verkaufspreis der Obligationen zu mindestens 95 Prozent festgesetzt und den Verkäufern die Hälfte des Ueberschusses zugesichert wurde. Das Schatzkollegium mußte von dem Ertrage ein halbes Prozent Provision und verschiedene Portokosten tragen. Dieses fiel aber weg, wenn die Bankiers größere Beträge für eigene Rechnung übernähmen und diese zu einem geringeren festen Preise erhielten. — Es sind hiernach den Bankiers nach und nach für 1,900000 Thlr. an 3½ Prozent Zinsen tragende Obligationen für eigene Rechnung zu 93½ Prozent des Nennwerthes verkauft und verschiedene andere Beträge zu 94 Prozent des Nennwerthes untergebracht. — Eine Summe von etwa 500000 Thlr. glaubte das Schatzkollegium auf Obligationen zu 50 Thlr. und 25 Thlr., die zu 3 Prozent verzinst werden und auch von Seiten des Gläubigers kündbar sind, zur Kasse ziehen zu können. Die hierauf eingehenden Gelder fließen zunächst in die General-Steuerkasse und werden von dieser der Eisenbahnkasse geliehen. Es sind hierauf bis zum 11. Dezember d. J. 92025 Thlr. eingegangen.

Jenes Kommissionsgeschäft fing bereits im Monat Juli 1846 an, einen minder günstigen Erfolg zu haben, da nicht nur ähnliche auswärtige Staatspapiere im Kurse fortwährend fielen, sondern auch von Würtemberg, Hessen-Darmstadt und Sachsen, wie auch von Eisenbahn-Gesellschaften neue Anleihen gesucht wurden. Es wurde sehr unsicher, ob bei Verfolgung des bis dahin eingeschlagenen Weges der Bedarf des Jahres 1846 zu decken sein werde, obgleich derselbe sich bedeutend geringer zeigte, als ursprünglich angeschlagen war. Die Mittel, welche die General-Steuerkasse, wenn auch nur auf einige Zeit, vorschießen konnte, reichten bei Weitem nicht hin, um den Zweck zu erfüllen, und es erschien auf keine Weise räthlich, sich des hierin bestehenden letzten außerordentlichen Hülfsmittels zu berauben, so lange es noch andere Wege gab, zumal da auch für das Jahr 1847 neue Bedürfnisse vorlagen. Das Schatzkollegium trat daher mit den Bankiers, welchen das Kommissionsgeschäft übergeben war, von Neuem in Verhandlung, setzte den geringsten Verkaufspreis der 3½ Prozent Zinsen tragenden Obligationen auf 92½ Prozent des Nennwerthes und erwirkte, daß die Bankiers es übernahmen, in jedem der vier letzten Monate des laufenden Kalenderjahres eine Summe von ¼ Million Thalern einzuzahlen, die für die Obligationen eingehenden Kaufgelder darauf abzurechnen und den Rest als Vorschuß zu betrachten, welcher nebst Vergütung einer Provision von ½ Prozent und 5 Prozent Zinsen den hiesigen Bankiers am Ende dieses Jahres, dem Bankierhause v. Rothschild aber am 1. April 1847 zurückzuzahlen ist. Der Verkauf von Obligationen hat den Vorschuß der hiesigen Bankiers zur größeren Hälfte gedeckt, und da von demjenigen, was über den festgesetzten geringsten Verkaufspreis aufgekommen ist, die Hälfte ebenfalls der Kasse zufließt, so hat dieselbe für die 3½ Prozent Zinsen tragenden Obligationen bis auf die neueste Zeit mindestens 93 Prozent des Nennwerthes effektiv erhalten und nur die letzten Verkäufe sind zu 93 Prozent abgeschlossen. — Die Königl. Regierung hat sowohl wegen der mit den erwähnten Vorschüssen verbundenen bedeutenden Kosten, als wegen der Rückwirkung, welche der verminderte Verkaufspreis der Obligationen auf die älteren Landes-Schuldverschreibungen haben mußte, diese Anträge des Schatzkollegiums nur sehr ungern genehmigt, sich aber dazu bei der unbedingten Nothwen-

digkeit, das unmittelbar vorliegende und unabweisbare Bedürfniß gedeckt zu sehen, für verpflichtet halten müssen.

In Gemäßheit der im Vorstehenden entwickelten Maaßregeln sind für die 3½ Prozent Zinsen tragenden Obligationen und an Vorschüssen der Bankiers vom 1. März bis 1. Dezember d. J. mit Einschluß der vorhin erwähnten 1,900000 Thlr. überhaupt = 3,088122 Thlr. 2 gGr. 1 pf. zur Kasse gekommen, und auf den 1. Juli 1847 noch = 530000 Thlr. zu erwarten. — An andern Mitteln hat die Eisenbahnkasse außer demjenigen, was bereits in der Mittheilung vom 24. Februar erwähnt ist, seit dem 1. Januar 1846 noch 30000 Thlr. aus den bis dahin gesammelten Vorräthen der Landesschulden=Tilgungskasse und = 734940 Thlr. aus dem Kapitalienfonds der General=Steuerkasse erhalten, zu welcher letzteren Summe der Domanial=Ablösungsfonds = 500000 Thlr., die Haupt=Klosterkasse = 47940 Thlr. und die vorhin erwähnte 3 Prozent Zinsen tragende Anleihe = 92025 Thlr. beigesteuert haben.

Durch alle diese Mittel ist das Bedürfniß der Eisenbahnen für das Jahr 1846 gedeckt; es bleibt aber im Jahre 1847 wahrscheinlich an Vorschüssen der Bankiers, soweit es sich bis jetzt übersehen läßt, die Summe von etwa 720000 Thlr. und vielleicht ein Theil des aus der General=Steuerkasse geleisteten Vorschusses zu erstatten, um damit die Kosten des Harburger Hafenbaues zu decken. Die im Vorstehenden entwickelten Thatumstände bei fast zweijährigen Anleihegeschäften haben die Erfahrung bestätigt, daß bei Anleihen der hiesigen öffentlichen Kassen auf die einheimischen Kapitalbesitzer, zu denen auch alle öffentlichen Anstalten gehören, zwar vorzugsweise zu rechnen ist, daß aber die Summe der nach entstehender Anforderung sogleich oder binnen kurzer Frist innerhalb des Königreichs verfügbaren Kapitalien selbst dann nicht sehr erheblich ist, wenn es an umfangreichen Gelegenheiten zu Kapital=Anlagen im Inlande längere Zeit hindurch gefehlt hat. Die Höhe des für die einheimischen Schulden ausgesetzten Tilgungsfonds und die völlige Ordnung, Sicherheit und Uebersichtlichkeit des einheimischen Finanzwesens begründen zwar ein gerechtes Vertrauen zu den Anleihen der hiesigen öffentlichen Kassen, sind aber nicht im Stande, die Summe der vorhandenen Kapitalien an sich zu vermehren. Sollen daher innerhalb einiger Monate mehrere Millionen Thaler von inländischen Kapitalbesitzern als Darlehen zur Kasse geliefert werden, so ist es nothwendig, solche Vortheile zu bieten, welche es möglich machen, die ausländischen Staats= und Kreditpapiere, in denen viele inländische Kapitalien angelegt sind, ohne Schaden und zwar zu einem höheren oder mindestens gleichen Kurse, als zu welchem der Ankauf bewerkstelligt worden, zu veräußern. Aus diesem Grunde und weil das Steigen des Zinsfußes im Auslande auch die inländischen Kapitalien anzieht, sind die hiesigen Kassen bei jeder größern Anleihe von dem Zinsfuße abhängig, der sich auf den großen Kapitalmärkten durch das Verhältniß der Nachfrage nach Kapital zum Angebote bildet; auf dieses Verhältniß können aber die hiesigen Bedürfnisse und die hiesigen Kapitalien nur sehr wenig einwirken, da beide immer nur einen sehr geringen Theil derjenigen großen Summen ausmachen, die überhaupt auf jenen Märkten in Frage kommen. Diese Abhängigkeit des inländischen Zinsfußes findet auch dann Statt, wenn das ganze Bedürfniß durch inländische Kapitalbesitzer gedeckt wird. Bei jedem Anleihegeschäft aber, bei welchem wesentlich auf das Ausland gerechnet werden muß, kommt noch hinzu, daß Hannoversche Staatspapiere mit seltenen Ausnahmen bisher in festen Händen und kein Gegenstand des Handels, am wenigsten im Auslande, gewesen, dort also unbekannt sind,

was den Absatz daselbst immer einigermaßen erschwert, wenn auch die Zinsenzahlung im Auslande zugestanden wird.

Nachdem die für das Jahr 1846 erforderlichen Summen gesichert waren, mußte unverzüglich auch für das Bedürfniß des Jahres 1847 und bis zur Vollendung der jetzt im Bau begriffenen Eisenbahnen gesorgt werden. Das Schatzkollegium hatte nunmehr die Ueberzeugung gewonnen, daß es unmöglich sei, auf dem bisher verfolgten Wege weiter fortzugehen, und entwarf daher einen neuen Anleiheplan. Behuf desselben wurde das Anleihebedürfniß bis zur Vollendung der im Bau begriffenen Eisenbahnen zu etwa 4,600000 Thlr. ausgemittelt. Es belaufen sich nämlich die Bewilligungen der löblichen Stände nach der damals gemachten Zusammenstellung für diese Bahnen auf 12,019019 Thlr. 10 gGr. 9 pf., dazu kommen an Zinsen während der Baujahre für die Kreuzbahn und die Zeller-Harburger Bahn nebst allem Zubehör 401699 Thlr., und an Zinsen während der Baujahre für die Bremer und Mindener Bahn etwa 400000 Thlr., zusammen 12,820718 Thlr. 10 gGr. 9 pf. Darauf sind erhoben und zur Eisenbahnkasse geflossen nach der Mittheilung vom 24. Februar 1846: bis zum 1. Juli 1845, nach Abzug des unter Insgemein berechneten zu den Anschlagssummen nicht gehörenden Betrags von 27160 Thlr. 12 gGr. 11 pf., 3,360058 Thlr. 8 gGr.; vom 1. Juli bis 31. Dezember 1845: 1,232266 Thlr. 16 gGr., nach der gegenwärtigen Mittheilung: an Anleihen im Januar und Februar 1846: 117226 Thlr. 16 gGr., aus der Landesschulden-Tilgungskasse: 30000 Thlr.; an Anleihen vom 1. März bis 30. November 1846: 3,088123 Thlr. 2 gGr. 1 pf.; aus dem Kapitalienfonds der General-Steuerkasse: 734940 Thlr., überhaupt 8,562614 Thlr. 18 gGr. 1 pf. Dazu kommen die noch am 1. Juli 1847 zu erwartenden 530000 Thlr., zusammen 9,092614 Thlr. 18 gGr. 1 pf. Das Bedürfniß betrug 12,820718 Thlr. 10 gGr. 9 pf., es fehlen also zur Deckung noch 3,728103 Thlr. 16 gGr. 8 pf. Wird hierzu gerechnet: wegen des an die Bankiers zu erstattenden Vorschusses 720000 Thlr., behuf Erstattung eines Theils des Vorschusses der General-Steuerkasse: 364000 Thlr., so ergiebt sich das Gesammtbedürfniß zu 4,812103 Thlr. 16 gGr. 8 pf., worin im Laufe des Jahres 1847 etwa 4,000000 Thlr. zu verwenden sein werden. Was über die durch die Anleihe herbeizuschaffende Summe von 4,600000 Thlr. hinausgeht, wird hoffentlich durch andere Zuschüsse der General-Steuerkasse bestritten werden können.

Nach der Anzeige des Schatzkollegiums waren die neueren Anleiheversuche nicht nur von Eisenbahn-Gesellschaften, sondern auch von mehreren Deutschen Regierungen, und unter ihnen zwei, bei denen eine Verzinsung zu 4 Prozent angeboten war, fehlgeschlagen, die Kurse von Staatspapieren und Eisenbahn-Aktien in Deutschland anderweit gesunken, und zu Amsterdam wurden keine erheblichen Umsätze in öffentlichen Papieren gemacht. Dagegen erschien der Markt in London für eine hiesige Anleihe einigermaßen günstiger. Das Schatzkollegium empfahl daher, eine Anleihe in London zu versuchen, und dabei eine Verzinsung zu 3 oder 4 Prozent, je nachdem das eine oder das andere durch die Nebenbedingungen vortheilhafter erschiene oder günstigere Aussichten gewährte, anzubieten. Dabei wurde zugleich in Gemäßheit dessen, was die löblichen Stände bei Gelegenheit der Erwiederung wegen der Süd- und Westbahn in dem Schreiben vom 6. August d. J. geäußert haben, auf ein kommissarisches Zusammenwirken von Seiten der Königl. Regierung und des Schatzkollegiums angetragen. — Die Königl. Regierung erklärte sich mit diesen Anträgen und mit dem Versuche, die Anleihe in England zu erhalten, insbesondere auch deshalb einverstanden, weil sich hoffen ließ, daß sie alsdann hiesigen Grundbesitzern, so wie dem einheimischen Handel und Gewerbe am wenigsten Ka-

pital entziehen werde. Sie war außerdem davon überzeugt, daß das bisher beobachtete Verfahren, Obligationen auf den Markt bringen zu lassen, ohne daß der Eingang einer bestimmten Summe in einer voraus festgesetzten Zeit gesichert war, für die Folge durchaus unzulässig sei. — Der Bau der Eisenbahnen muß nach Verträgen und aus Rücksicht auf andere in Mitbewerbung tretende Bahnen in möglichst kurzer Zeit vollendet werden; es sind in Beziehung darauf Kontrakte geschlossen und Arbeiter an Ort und Stelle; die im Bau begriffenen Theile der Bahnen liefern keinen Ertrag, so lange sie nicht dem Betriebe übergeben sind, und die fertige Bahnstrecke tritt erst dann in volle Verzinsung, wenn das ganze Eisenbahnsystem zur Ausführung gekommen ist. Dieser Nothwendigkeit und Räthlichkeit einer möglichsten Abkürzung der Bauzeit gegenüber, darf der zeitige Eingang der erforderlichen Geldmittel nicht in das Ungewisse gestellt bleiben, zumal da die bisher ergriffenen Maaßregeln den im Voraus zu besorgenden Erfolg gehabt hatten, daß anfangs ziemlich viele Kapitalien eingingen, bald aber Stockungen eintraten. Die Aushülfe der Vorschußnahme von Bankiers dürfte bei ihrer Kostbarkeit und weil nach kurzer Zeit die Nothwendigkeit der Erstattung eintritt, zu der sodann die Mittel um jeden Preis herbeigeschafft werden müssen, nicht wiederholt werden. — Es ist hierauf eine Kommission nach England gesandt, welche nach einer mit dem Schatzkollegium vereinbarten Instruktion versuchen sollte, die Uebernahme einer Anleihe von Seiten dortiger Bankiers für deren Rechnung zu erlangen. Der angestellte Versuch ist durchaus mißglückt. Die feste Uebernahme einer Anleihe war nicht zu erlangen, vielmehr wurde nur die Uebernahme einer Kommission zum Verkaufe von Obligationen, die 3 Prozent Zinsen trügen und wenigstens anfänglich zu 70 Prozent des Nennwerths ausgegeben werden sollten, so wie die Bewilligung eines Vorschusses auf ein und zum Theil auf zwei Jahre angeboten, der gleichwohl auch in seiner größten Ausdehnung das Bedürfniß nicht ganz gedeckt haben würde. Dies sicherte den Eingang der erforderlichen Summe in einer bestimmten Zeit um so weniger, als im Allgemeinen in England eine Abneigung gegen Darlehen an das Ausland vorgefunden wurde, und sich dort, ungeachtet der beabsichtigten Beschränkung der Eisenbahn-Unternehmungen, noch immer sehr viele und umfassende Gelegenheit findet, in Englischen Unternehmungen sicher und gewinnbringend Kapital anzulegen, da sowohl bei den Eisenbahn-Aktien wie bei den Darlehen auf Eisenbahnen auf eine Verzinsung zu mindestens 5 Prozent gerechnet wird. Das angebotene Kommissionsgeschäft konnte unter diesen Umständen nicht leicht ein anderes Resultat haben, als daß die Erstattung der empfangenen Vorschüsse aus den durch den Verkauf von Obligationen gelösten Summen nicht ganz bewirkt worden wäre, daß aber alsdann — wie solches von dortigen Bankiers bereits selbst in Aussicht gestellt worden — zum größten Nachtheile der Kasse und des Landes-Kredits, eine Verschleuderung der Obligationen zu jedem noch so niedrigen Preise unvermeidlich wurde. Es hat daher von jenem Anerbieten kein Gebrauch gemacht werden können.

Ehe die Königl. Regierung jedoch das Anerbieten ablehnte und die Kommissarien von England zurückberief, ließ sie gleichfalls unter kommissarischem Zusammenwirken mit dem Schatzkollegium Verhandlungen mit den hiesigen Bankiers wieder anknüpfen. In Folge davon wurden fünf verschiedene Geschäfte angeboten, von denen drei darauf hinausliefen, Obligationen, die zu 3 Prozent verzinst werden sollten, auszustellen, während die beiden andern Offerten 5 Prozent Zinsen tragende Obligationen zum Gegenstande hatten. Bei dem einen dieser Geschäfte sollten die 3 Prozent Zinsen tragenden Obligationen nur zum Verkaufe übergeben, dabei aber ein höherer Verkaufspreis als bei der festen Uebernahme, nämlich 73 Prozent des

Nennwerths, zum Grunde gelegt werden. Außerdem war die Zusage von Vorschüssen damit verbunden. Dies Geschäft konnte jedoch nach dem Beschlusse des Schatzkollegiums nicht weiter berücksichtigt werden, weil es den zeitigen Eingang der erforderlichen Summe auf keine Weise sicherte. — Zwei andere Geschäfte lieferten nach den allgemeinen Anerbietungen einen etwas höheren Prozentsatz, und war eine Einzahlung des vollen Nennwerths gegen Ausstellung 5prozentiger Obligationen, so wie eine Einzahlung von 72 Prozent gegen Ausstellung 3prozentiger Obligationen angeboten; die desfallsigen Offerten sicherten aber den Eingang der erforderlichen Summe nicht. — Das dritte, auf 3 Prozent tragende Obligationen gerichtete Anerbieten würde etwa 68 Prozent des Nennwerths der Obligationen zur Kasse gebracht haben, während der Nennwerth der zu 5 Prozent verzinslichen Obligationen zu voll eingezahlt werden sollte, und den Unternehmern eine Provision von 2½monatlichen Zinsen zuzusichern war.

Bei den Berathungen über diese Anerbietungen wurde anerkannt, daß, in Rücksicht auf die Kasse, das 5 Prozent Zinsen tragende Darlehen bei weitem vortheilhafter sei, weil an Kapital nicht mehr zurückzuzahlen wäre, als sie wirklich erhielte. Dagegen waren die Ansichten darüber, welches von beiden Anlehen der Spekulation einen größern und dauernden Reiz geben und also auf die älteren Landes-Obligationen und auf den allgemeinen Zinsfuß im Lande stärker einwirken würde, getheilt, und die Königl. Regierung hat die großen Bedenken, die in dieser Hinsicht gegen das 5 Prozent tragende Anlehen obwalteten, zur Kenntniß des Schatzkollegiums gebracht. Letzteres hat gleichwohl, seiner verfassungsmäßigen Befugniß gemäß, von beiden angebotenen Darlehen nur das eine, zu 5 Prozent verzinsliche, zur Genehmigung der Königl. Regierung beantragt. Diese hatte daher nur die Wahl, dies Anlehen entweder zu genehmigen oder zu verwerfen, und würde bei der Verwerfung die Verantwortung dafür haben übernehmen müssen, wenn bis zum Eintritte des Bedürfnisses im Anfange des nächsten Kalenderjahres, entweder gar kein Anlehen, oder sogar unter noch ungünstigeren Bedingungen zu Stande gekommen wäre. Ließ sich daneben nicht verkennen, daß der Zinsfuß im Lande in der Wirklichkeit gestiegen war, daß der Zinsfuß des großen Kapitalmarktes auf das hiesige Land, auf die Anleihegeschäfte der Einwohner und auch auf das Landes-Kredit-Institut immer unvermeidlich zurückwirken werde, daß diesem Institute und den Grundbesitzern wie den Handel- und Gewerbetreibenden im Königreiche weder durch die eine noch durch die andere Art des Anlehns mehr Kapital entzogen wird, die Grundbesitzer, Handel- und Gewerbetreibenden auch — bei dem überall gestiegenen Zinsfuße — zu Bewilligung höherer Zinsen ohnehin schon sich würden verstehen müssen, die Landes-Kredit-Anstalt aber sich dadurch werde helfen können, daß sie ihre Wirksamkeit einstweilen nicht weiter ausdehne; so milderte solches einigermaßen die Bedenken gegen das fünf Prozent Zinsen tragende Anlehen. Nach allen diesen Betrachtungen mußte die Königl. Regierung Bedenken tragen, dem Antrage des Schatzkollegiums ihre Genehmigung zu versagen. Auch scheint der Erfolg, daß die ganze Anleihe schnell untergebracht und anscheinend zu einem nicht geringen Theile in feste Hände übergegangen ist, die noch zu verkaufenden Obligationen aber schon jetzt um mehrere Prozente über den Nennwerth bezahlt werden, hinreichend zu beweisen, daß nicht diese Anleihe und ihre Form, sondern der überall gestiegene Zinsfuß auf die Kreditgeschäfte im Königreiche von dauerndem Einflusse sind. Das Darlehen erstreckt sich zunächst auf 4 Millionen Thaler; die Uebernahme der übrigen 600000 Thlr. hat einstweilen noch vorbehalten werden müssen, ist aber den Unternehmern, wenn sie es wollen, unter gleichen Bedingungen zugesagt. Die Be-

dingungen ergeben sich aus der Bekanntmachung des Schatzkollegiums vom 28. v. M.

Schließlich mag noch bemerkt werden, daß zwar nach dem Vorstehenden verschiedentlich auch eine 4 Prozent Zinsen tragende Anleihe in Betracht gezogen worden ist. Bei den neuesten Verhandlungen mit den hiesigen Bankiers haben diese eine solche, so wie eine zu 4½ Prozent verzinsliche Anleihe aber abgelehnt. Unverkennbar war der allgemeine Zinsfuß auf dem großen Geldmarkte bei unaufkündbaren Obligationen schon längst über 4 Prozent gestiegen, und einigen andern Deutschen Regierungen war, wie oben erwähnt ist, in neuerer Zeit der Versuch, zu vier Prozent anzuleihen, fehlgeschlagen. — Auch ist es leichter bei günstigen Verhältnissen, den Zinsfuß von fünf Prozent herabzusetzen, als den von vier Prozent. Für die übrigen Kreditgeschäfte im Lande würde aber wohl ein Unterschied unter den Einwirkungen der einen oder der andern Form der Anleihe kaum gewesen sein.

Hannover, den 21. Dezember 1846.

Kabinet Sr. Majestät des Königs.
Vermöge besonderen Auftrages, v. Falcke.

In der Sitzung der ersten Kammer der Ständeversammlung vom 5. Januar 1847 kam das vorstehende Schreiben des Königl. Kabinets vom 21. Dezember 1846 zur Berathung und gab zu einer ausführlichen Debatte Veranlassung.

Nachdem ein Vorantrag, das fragliche Schreiben seiner hohen Wichtigkeit wegen einer zweimaligen Berathung und Beschlußnahme zu unterziehen, einstimmig angenommen war, hielt ein Mitglied der ersten Kammer über den Gegenstand einen längern Vortrag, in welchem er die Gründe für den Abschluß des 5prozentigen Anlehens darlegte und denselben unter den herrschenden ungünstigen Geldverhältnissen nicht allein am günstigsten für die Kasse, sondern auch im Allgemeinen hielt. Die Gründe, welche derselbe für den Abschluß der Anleihe anführte, waren im Wesentlichen die im Schreiben des Königl. Kabinets erwähnten, weshalb wir dieselben hier übergehen können. Von mehreren andern Rednern wurde die Ansicht des Obigen nicht getheilt, vielmehr wurde dargethan, daß die Regierung der Erhöhung des Zinsfußes auf 5 Prozent durch Abschluß einer 3- oder 4prozentigen Anleihe habe vorbeugen können, wenn es überhaupt nicht möglich gewesen wäre, durch Zuschuß aus den Domanial-Ablösungsfonds oder durch Ausgabe von Papiergeld die Anleihe ganz zu umgehen. Am Schlusse der Debatte wurde der Antrag eines Redners, eine Kommission zur Prüfung dieser Fragen niederzusetzen, mit großer Majorität angenommen und bei der zweiten Berathung in der am 7. Januar 1847 gehaltenen Sitzung bestätigt. Auch zweite Kammer ist diesem beigetreten.

XI.

Eisenbahnen im Königreich Baiern.



XI. Eisenbahnen im Königreich Baiern.

A. Im Allgemeinen.

Seite 2135 bis 2137.

B. Einzelne vollendete, im Bau begriffene und projektirte Eisenbahnen.

A. Staats-Eisenbahnen.

AA. Im Allgemeinen.

Durch die Ständeversammlung des Jahres $18\frac{42}{43}$ war, wie wir Seite 2158 gesehen haben, der Bau einer Eisenbahn aus Staatsmitteln von der Reichsgrenze bei Hof nach Lindau am Bodensee (Ludwigs-Süd-Nordbahn) genehmigt, und zugleich der König gebeten worden (Seite 2224):

> „Ueber die weitere Ausbildung des Baierischen Eisenbahn-Systems, namentlich von Osten nach Westen, die erforderlichen Einleitungen zu treffen und der nächsten Ständeversammlung einen darauf bezüglichen Gesetzentwurf vorlegen zu lassen."

Zu ersterem Zwecke sollte, außer Verwendung der Erübrigungen der **III.**, **IV.** und **V.** Finanzperiode, noch in den nächstkommenden Jahren $18\frac{43}{44}$, $18\frac{44}{45}$ und $18\frac{45}{46}$, nach Maaßgabe des Bedarfes und nach Befund der Umstände, ein Anlehen bis zum Maximalbetrage von 15,000000 fl. aufgenommen werden können.

Nachdem in Folge dieser Beschlüsse der Bau der Ludwigs-Süd-Nordbahn im Laufe der **V.** Finanzperiode thätig gefördert worden war, und für eine Eisenbahn-Verbindung Bambergs mit Frankfurt über Aschaffenburg die nöthigen Voruntersuchungen veranstaltet waren, wurden den am Schlusse der Finanzperiode $18\frac{45}{46}$ versammelten Landständen vier Eisenbahngesetze vorgelegt.

Der erste Entwurf betraf die Deckung des Bedarfs für den Fortbau der Ludwigs-Süd-Nordbahn während der nächsten drei Budgetjahre (**VI.** Fi-

nanzperiode), indem zu diesem Zwecke, außer den schon durch das Gesetz vom 25. August 1843 bewilligten 15,000000 fl., für die nächsten drei weiteren Jahre 18,600000 fl. gefordert wurden, zu deren Aufnahme die Staatsschulden-Tilgungs-Kommission nach Maaßgabe des Bedarfs und nach Befund der Umstände ermächtigt sein sollte.

Der zweite handelte von den Erfordernissen zur Herstellung der Ludwigs-Westbahn oder der Staats-Eisenbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg bis zur Landesgrenze. Der Kostenanschlag für dieselbe betrug 29,000000 fl., und zwar sollte die Staatsschulden-Tilgungs-Kommission zu einem Anlehen im Betrage von 18,840000 fl. für die nächsten vier Jahre $18\frac{45}{46}$—$\frac{48}{49}$ ermächtigt werden.

Der dritte Entwurf betraf den Ankauf und den Ausbau der München-Augsburger Eisenbahn. Es wurden hiezu 6,400000 fl. in Anspruch genommen, von welcher Summe übrigens 1,853766 fl. 43 kr. als bereits verausgabt in Rechnung kamen.

Der vierte Entwurf beschäftigte sich mit der Ausführung einer Eisenbahn auf Staatskosten von Lichtenfels an die Baierische Grenze gegen Koburg. Der Kostenanschlag wurde hierfür auf den Maximal-Betrag von 1,500000 fl. festgesetzt und sollte die Staatsschulden-Tilgungs-Kommission ermächtigt werden, die dazu erforderlichen Mittel in den vier Jahren $18\frac{45}{46}$ bis $18\frac{48}{49}$ nach Maaßgabe des Bedarfs und nach Befund der Umstände aufnehmen zu können.

Ueber die Gesammtkosten der vier hiernach auf Staatskosten auszuführenden oder bereits ausgeführten Eisenbahnlinien:

a. Ludwigs-Süd-Nordbahn,
b. Ludwigs-Westbahn,
c. München-Augsburg,
d. Lichtenfels-Koburg,

und deren Deckungsmittel wurde durch den Abgeordneten **Bestelmeyer** am Schlusse seines Referats über die Eisenbahnen folgende Uebersicht gegeben.

Die **Voranschläge** der Baierischen Staats-Eisenbahnen betragen:

1. Ludwigs-Süd-Nordbahn	51,500000 fl.
2. Ludwigs-Westbahn	29,000000 -
3. München-Augsburg	6,400000 -
4. Lichtenfels-Koburg	1,500000 -
Zusammen	88,400000 fl.
Zinsen von aufzunehmenden 36,000000 fl., wenn man die Bauzeit zu 6 Jahren annimmt	4,500000 -
Summe des Bedarfs	92,900000 fl.

Deckungsmittel.

A. Aus eigenen Mitteln:

1. Mehreinnahmen der III. und IV. Finanzperiode	10,272826 fl.
2. Mehreinnahme der V. Finanzperiode	15,000000 -
3. Der für die Eisenbahnen angesetzte Budgetansatz	4,200000 -

4. Die Rente aus eröffneten Bahnstrecken à 375000 fl., auf die 4 Jahre 18$\frac{45}{49}$ . . . . 1,500000 fl.
5. Aus der pro 18$\frac{45}{49}$ verfügbar werdenden Mehreinnahme durch das Aufhören der Festungsbau-Dotationskasse . . . . 1,500000 =

Summe der eigenen Mittel bis zum Schlusse der V. Finanzperiode . . . . 35,472826 fl.

B. Aus Anlehen:

1. Für die Ludwigs-Süd-Nordbahn nach dem Gesetze vom 25. August 1843 . . . . 15,000000 fl.
2. Für dieselbe nach dem den Ständen vorgelegten Gesetzentwurfe . . . . 18,600000 =
3. Für die Ludwigs-Westbahn . . . . 18,840000 =
4. München-Augsburg . . . . 4,547000 =
5. Lichtenfels-Koburg . . . . 1,500000 =

Summe 58,487000 fl.

Da aber statt der angenommenen 18,600000 fl. für die Süd-Nordbahn nur 10,000000 fl. von den Ständen genehmigt wurden, so gehen von dieser Summe ab . . . . 8,600000 =

und es verbleiben 49,887000 fl.

Deckungsmittel der Anlehen:

1. Aus dem Fonds der Staatsschulden-Tilgungs-Anstalt sind bereits angewiesen . . . . . . 5,023000 fl.
2. Voraussichtlich kann dieselbe in der V. Finanzperiode aufbringen:
   a. aus dem Ueberschusse der Dotation der Hauptschulden-Tilgungskasse jährlich 880000 fl., für 3 Jahre rund . . . 3,000000 fl.
   b. aus dem Heimfalle der Pensions-Amortisations-Kasse à 750000 fl. für 4 Jahre . . 3,000000 =

6,000000 =

Summe 11,023000 fl.

Aus neu aufzunehmenden Anlehen sind daher noch erforderlich . . . . 38,864000 fl.

Nach Abzug dieser sämmtlichen Deckungsmittel, im Betrage von 85,359826 fl., bleiben daher von dem Gesammtbedarf 92,900000 fl. noch 7,540174 fl. zu decken, welche von den Ständen der VI. Finanzperiode überwiesen wurden, als die Bauzeit ohnedies über die V. Finanzperiode hinausreicht.

Indem wir die in den Kammern über die vorstehend erwähnten Gesetzentwürfe geführten Debatten übergehen, um daraus bei den einzelnen Bahnlinien das Nöthige hervorzuheben, geben wir hier nur an, daß dieselben mit geringen Modifikationen genehmigt wurden.

Die Leitung der gesammten Baierischen Staats-Eisenbahnbauten war anfänglich den Ingenieuren Pauli und Denis übertragen und zwar unter dem Direktorium des Geheimen Oberbau-Direktors L. von Klenze. Letzterer schied jedoch aus dieser Stellung, und da Herr Denis sich mit Herrn Pauli über gewisse Prinzipien beim Eisenbahnbau, namentlich über die anzuwendenden Steigungen und Krümmungen und die davon abhängende Hauptrichtung, nicht vereinigen konnte, so trat auch er ab.

Es wurde hierauf unterm 1. Juni 1841 zur Ausführung und technischen Ausstattung aller Baierischen Staats-Eisenbahnen eine Central-Behörde mit der Bezeichnung: „Eisenbahnbau-Kommission" eingerichtet, welche dem Ministerium des Innern untergeordnet ist und ihren Sitz in Nürnberg erhielt.

Die Mitglieder der Eisenbahnbau-Kommission, so wie die derselben untergeordneten Behörden sind folgende:

I. Eisenbahnbau-Kommission.

(Sitz in Nürnberg.)

Vorstände:

1. Technischer Vorstand.

Friedrich August Pauli, Königl. Regierungs- und Kreis-Baurath, Ritter des Verdienst-Ordens vom heil. Michael.

2. Administrativer Vorstand.

Bonaventura Franz Joseph Dürig, Direktor der General-Verwaltung der Königl. Baierischen Eisenbahnen, Ritter des Verdienst-Ordens vom heil. Michael, Inhaber der goldenen Medaille des Verdienst-Ordens der Baierischen Krone.

Ober-Ingenieure.

Herrmann Lehritter, Königl. Bezirks-Ingenieur,
für die Bahnabtheilung von Augsburg bis Nürnberg.

Karl Ruland, Königl. Salinenbau-Beamter,
für die Bahnabtheilung von Augsburg bis Lindau und für den Ausbau der München-Augsburger Bahn.

Karl Dyck, Königl. Bezirks-Ingenieur,
für die Bahnabtheilung von Nürnberg bis Hof und für die Westbahn.

Architekt.

Eduard Rüber, Königl. Civilbau-Inspektor.

Exponirtes architektonisches Bureau in München.

Gottfried Neureuther, Königl. Baukondukteur.

Friedrich Bürklein, Königl. Baukondukteur,
mit 6 Zeichnern, 1 Schreiber und 1 Bureaudiener.

Administrativ-Kommissäre.

Friedrich Martin, Königl. Ministerial-Sekretär I. Klasse im Ministerium des Innern, zugleich Stellvertreter des administrativen Vorstandes in Verhinderungsfällen.

Christoph Krick, Königl. Geh. Landgerichts-Assessor.
Karl Michael Hellmuth, Königl. Landgerichts-Assessor.

Stellvertreter des administrativen Vorstandes für das Grunderwerbungs-Geschäft.

Rudolph Culemann, Appellationsgerichts-Accessist.
Wilhelm Hammer, desgl.
Joseph Breidenbach, Rechtspraktikant.

Haupt-Kassa:

Hauptkassier Ludwig Haag, Königl. Zoll-Rechnungs-Kommissar.
Kontroleur Heinrich John, Königl. Haupt-Zollamts-Assistent.
Offiziant Wilhelm Herrmann.
" Karl Eckart.

Buchhaltung.

Buchhalter Johann Paukner.
" Johann Heinrich Ochs.
" Georg Andr. Utz, und 4 Buchhaltungsgehülfen.

Magazin- und Material-Verwaltung.

Gottlieb Wiemer, Magazin- und Material-Verwalter, mit 3 Gehülfen und 1 Packer.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei.

Hieronimus Hagler, Bureau-Sekretär.
Nepomuk Goßinger, exp. Sekretär.
1 Registratur-Gehülfe, 1 Sekretariats-Gehülfe, 6 Kanzlei-Gehülfen, 1 Aktenhefter, 1 Hausmeister, 2 Bureaudiener, 1 Bote.

II. Untergeordnete Behörden.

A. Wagenbau- und Werkstätte-Verwaltung.

Vorstände.

Ludwig Werder, Maschinenmeister.
Gerhard Cullmann, Oekonomie-Verwalter und Kassier.

Werkmeister.

Bernhard Zech, Werkmeister für die Schmiede, Schlosser, Dreher und Mechaniker.
Karl Bang, Werkmeister für die Modell- und gewöhnlichen Schreiner.

Dann Wagner.

Johann Beck, Werkmeister für die Sattler, Lackirer und Anstreicher.

Technische Verwaltung.

Johann Brunner, Mechaniker, als Gehülfe des Maschinenmeisters.
1 Zeichner, 1 Schreiber.

Vorarbeiter.

1 Vorarbeiter für die Schmiede.
1 Vorarbeiter für die Mechaniker, Dreher und Schlosser.

Verwaltendes Personal.

Bernhard Vogtmann, Kassa-Kontroleur und Zahlmeister.

Adolph Herrmann, Buchhalter.

2 Buchführer und Kalkulatoren für die beiden Haupt-Abtheilungen mit 2 Schreibern und 2 Listenführern.

Magazin.

Karl König, Verwalter sämmtlicher Magazine, mit

2 Magazin-Gehülfen, 1 Aufseher im Holzmagazin, 1 Hausmeister, 1 Portier.

B. Bau-Sektionen.

1. Ludwigs-Süd-Nordbahn.

a. Abtheilung von Lindau bis Augsburg.

1. Sektion Lindau.
   Sektions-Ingenieur: Ludwig Fries, mit 5 technischen Gehülfen und Hülfsarbeitern.
   Rechnungsführer: R. D. Lindner, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern, 1 Diener.
   Filialkasse: Das Königl. Rentamt Lindau.
2. Sektion Immenstadt (bereits im Bau).
   Sektions-Ingenieur: Friedrich v. Loeßl, mit 4 technischen Gehülfen und Hülfsarbeitern.
   Rechnungsführer: Leonhard Mayer, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
   Filialkasse: Das Königl. Rentamt Immenstadt.
3. Sektion Kempten.
   Sektions-Ingenieur: Matthias Strauß, mit 4 technischen Gehülfen und Hülfsarbeitern.
   Rechnungsführer: Paul Holzmann, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
   Filialkasse: Das Königl. Rentamt Kempten.
4. Sektion Kaufbeuern (bereits im Bau).
   Sektions-Ingenieur: Georg Adam Geiger, mit 7 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
   Rechnungsführer: Johann Pitroff, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
   Filialkasse: Das Königl. Rentamt Kaufbeuern.
5. Sektion Schwabmünchen (bereits im Bau).
   Sektions-Ingenieur: Heinrich Helmstätter, mit 7 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
   Rechnungsführer: Johann Güllich, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
   Filialkasse: Das Königl. Rentamt Schwabmünchen.

6. Sektion Augsburg (bereits im Bau).
   Sektions-Ingenieur: Johann Thenn, mit 10 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
   Rechnungsführer: Anton Maurer, mit 2 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
   Filialkassen: Die Königl. Rentämter Augsburg und Göppingen, erstere für Augsburg-Nürnberg, letztere für Lindau-Augsburg.

b. Abtheilung von Augsburg bis Nürnberg.

ad 6. Die obige Sektion Augsburg.
7. Sektion Meitingen (blos noch für die Bahnreparaturen).
   Sektions-Ingenieur: Klemens Feigele.
   Filialkasse: Das Königl. Rentamt Wertingen.
8. Sektion Donauwörth (bereits im Bau).
   Sektions-Ingenieur: Joh. Erhard Hohenner, mit 10 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
   Rechnungsführer: Adam Rösch, mit 2 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
   Filialkasse: Das Königl. Rentamt Donauwörth.
9. Sektion Nördlingen (bereits im Bau).
   Sektions-Ingenieur: Gustav Mayer.
   Ständiger Ingenieur-Praktikant: Paul Degmair, mit 4 technischen Gehülfen und Hülfsarbeitern.
   Rechnungsführer: Johann Konrad Meyer, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
   Filialkasse: Das Königl. Rentamt Nördlingen.
10. Sektion Gunzenhausen (bereits im Bau).
   Sektions-Ingenieur: Franz Müller, mit 9 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
   Rechnungsführer: Jakob Götz, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
   Filialkasse: Das Königl. Rentamt Gunzenhausen.
11. Sektion Roth (bereits im Bau).
   Sektions-Ingenieur: Freiherr v. Peehmann, mit 7 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
   Rechnungsführer: Adam Büchler, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
   Filialkasse: Das Königl. Rentamt Spalt.
12. Sektion Schwabach (bereits im Bau).
   Sektions-Ingenieur: Alphons Kohler, mit 12 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
   Rechnungsführer: Joh. Zäuner, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
   Filialkasse: Das Königl. Rentamt Schwabach.

13. Sektion Nürnberg (bereits im Bau).
Sektions-Ingenieur: Alphons Dambrunn.
Ständiger Baupraktikant für die Hochbauten: Jos. Tanera, mit 6 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
Rechnungsführer: Karl Strobel, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
Filialkassen: Die Königl. Rentämter Nürnberg und Erlangen.

c. Abtheilung von Nürnberg bis Hof.

ad 13. Obige Sektion Nürnberg.
14. Sektion Bamberg (bereits im Bau).
Sektions-Ingenieur: Nikolaus Höcht, mit 11 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
Rechnungsführer: Fedor Herbst, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
Filialkasse: Das Königl. Salzamt Bamberg.
15. Sektion Lichtenfels (bereits im Bau).
Sektions-Ingenieur: Heinrich Balbier, mit 6 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
Rechnungsführer: Joh. Georg Durst, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
Filialkasse: Das Königl. Rentamt Lichtenfels.
16. Sektion Kulmbach (bereits im Bau).
Sektions-Ingenieur: Michael Nägele, mit 8 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
Rechnungsführer: Friedrich Alt, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
Filialkasse: Das Königl. Rentamt Kulmbach.
17. Sektion Münchberg (bereits im Bau).
Sektions-Ingenieur: Albert v. Lucas, mit 8 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
Rechnungsführer: Joh. Sebast. Philipp Weiß, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
Filialkasse: Das Königl. Rentamt Münchberg.
18. Sektion Hof (bereits im Bau).
Sektions-Ingenieur: Heinrich Gulden, mit 10 technischen Gehülfen, Hülfsarbeitern und Aufsehern.
Rechnungsführer: Herrmann Müller, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
Filialkasse: Das Königl. Rentamt Hof.

2. Ludwigs-Westbahn.

ad 14. Obige Sektion Bamberg.

19. Sektion Haßfurt.
    Sektions-Ingenieur: Alexander Krafft, mit 3 technischen Gehülfen und Hülfsarbeitern.
    Rechnungsführer: Heinrich Käfferlein, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
    Filialkasse: Das Königl. Rentamt Zeil.

20. Sektion Schweinfurt.
    Sektions-Ingenieur: Joseph Leimbach, mit 5 technischen Gehülfen und Hülfsarbeitern.
    Rechnungsführer: Christian Bühlmayer, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
    Filialkasse: Das Königl. Rentamt Schweinfurt.

21. Sektion Würzburg.
    Sektions-Ingenieur: Karl Schierlinger, mit 4 technischen Gehülfen und Hülfsarbeitern.
    Rechnungsführer: Georg Friedrich John, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
    Filialkasse: Das Königl. Rentamt Würzburg a. M.

22. Sektion Karlstadt.
    Sektions-Ingenieur: Franz Thilemann, mit 4 technischen Gehülfen und Hülfsarbeitern.
    Rechnungsführer: Johann Georg Schmidt, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
    Filialkasse: Das Königl. Rentamt Karlstadt.

23. Sektion Lohr.
    Sektions-Ingenieur: Friedrich Karl Flessa, mit 4 technischen Gehülfen und Hülfsarbeitern.
    Rechnungsführer: Friedrich Rüger, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
    Filialkasse: Das Königl. Rentamt Lohr.

24. Sektion Hain (bereits im Bau).
    Sektions-Ingenieur: Franz Müller, mit 5 technischen Gehülfen und Hülfsarbeitern.
    Rechnungsführer: Michael Büttner, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
    Filialkasse: Das Königl. Rentamt Rothenbuch in Aschaffenburg.

25. Sektion Aschaffenburg.
    Sektions-Ingenieur: Johann Reisinger, mit 4 technischen Gehülfen und Hülfsarbeitern.
    Rechnungsführer: E. Arnold, mit 1 Gehülfen, 2 Schreibern und 1 Diener.
    Filialkasse: Das Königl. Rentamt Aschaffenburg.

Die oberste Leitung des Betriebes und der Verwaltung der Eisenbahnen ist dem Ministerium des Hauses und des Aeußern übertragen. Als Verwaltungsstelle ist demselben nach dem Gesetze vom 7. April 1845 (Seite 2349—2354) die „General-Verwaltung der Königl. Eisenbahnen" mit dem Sitze in München untergeorduet.

Die General-Verwaltung der Königl. Eisenbahnen besteht aus einem Vorstande, zwei Räthen, wovon einer der Komptabilität kundig sein muß, einem Ober-Ingenieur, einem Maschinenmeister, dem erforderlichen Kasse-, Rechnungs-, Kanzlei-, Registratur- und technischen Gehülfen-Personal. Der Geschäftsgang ist, sofern nicht für besondere Fälle kollegiale Behandlung vorgeschrieben ist, bureaukratisch, und der Vorstand ist für die gesammte Geschäftsführung der Verwaltung verantwortlich.

Die der Königl. General-Verwaltung untergeordneten Eisenbahnbetriebs-Behörden sind: Eisenbahn-Aemter, Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Expeditionen.

Bahnämter werden an den Hauptpunkten der Bahnen errichtet, und mit dem Betriebs-Inspektor als Vorstand, einem Ingenieur, einem Kassier, der zugleich Bahnhof-Verwalter ist, und der erforderlichen Anzahl von Offizialen, Maschinisten, Kondukteuren, Bahnmeistern, Lokomotivführern, Bahnwärtern u. s. w. besetzt. Den Bahnämtern, welche die eigentlichen ausübenden Organe der General-Verwaltung sind, wird eine entsprechende Anzahl von Bahnverwaltungen und Expeditionen untergeordnet.

Bahnverwaltungen kommen an die wichtigeren mit Bahnhöfen versehenen Stationen, welche kein Bahnamt erfordern. Sie werden mit einem Verwalter und dem erforderlichen technischen und administrativen Unterpersonal besetzt.

Bahnexpeditionen befinden sich auf allen den Stationen, wo nicht bereits ein Bahnamt oder eine Bahnverwaltung besteht. Sie werden mit einem funktionsweise aufgestellten Expeditor besetzt.

An einzelnen Verkehrspunkten auf dem Lande sollen außerdem einfache, von den am Orte postirten oder exponirten Individuen zu versehende Anhaltestellen errichtet werden.

Gegenwärtig (Anfang des Jahres 1847) sind die dem Verkehre eröffneten Bahnstrecken in vier Bahnämter, und zwar auf folgende Weise eingetheilt:

I. Bahnamt Augsburg.

Demselben sind untergeordnet: die Bahnverwaltung Donauwörth, die Bahnexpeditionen Althegnenberg, Gersthofen, Mering, Meitingen, Stierhof.

II. Bahnamt Bamberg.

Demselben sind untergeordnet: die Bahnverwaltung Lichtenfels, die Bahnexpeditionen Hirschaid, Vorchheim, Breitengüßbach, Ebensfelden und Staffelstein.

III. Bahnamt München.

Demselben sind untergeordnet: die Bahnexpeditionen Lochhausen, Maisach, Nannhofen, Olching und Pasing.

IV. Bahnamt Nürnberg.

Demselben sind untergeordnet: die Bahnverwaltung Erlangen, die Bahnexpeditionen Baiersdorf, Eltersdorf und Fürth.

Die Personalbesetzung der General-Verwaltungs-Mitglieder, so wie dieser vier Bahnämter ist, wie folgt:

General-Direktor ist:

Bonaventura Franz Joseph Dürig, Ritter ꝛc.

Derselbe funktionirt jedoch, wie wir unter den Mitgliedern der Eisenbahnbau-Kommission gesehen haben, bis auf weitere Allerhöchste Verfügung als administrativer Vorstand der Eisenbahnbau-Kommission in Nürnberg.

Die Leitung der ganzen Verwaltung ist gegenwärtig in die Hände des Kammerherrn Freiherrn v. Brück gelegt, bisherigem Oberpostrathe und Referenten im Ministerium des Aeußern.

Das übrige Personal besteht aus:

Adolph Nobiling,
Max Joseph Escherich, } Assessoren.

Friedrich Erdinger, Ober-Ingenieur,
(mit dem Range der Räthe.)

Karl Exter, Maschinenmeister,
(mit dem Range der Assessoren.)

Untergeordnete Aemter.

Bahnamt Augsburg.

Herrmann Köhler, Inspektor und Vorstand.

Kammerjunker Oskar v. Schellerer, Bahnamts-Kassier und Bahnhof-Verwalter.

Johann Adam Schmidt,
Anton Werr,
Ferdinand Kriegelsteiner,
Melchior Collorio, und
Max Haushalter, } Offizialen.

Letzterer steht funktionsweise der Verwaltung in Donauwörth und Collorio jener in Oberhausen als Verwalter vor.

Bahnamt Bamberg.

Dr. Georg Löhner, Inspektor und Vorstand.

Christoph Linner,
August v. Scheidlin, und
Friedrich v. Welsch. } Offizialen.

Bahnamt München.

Franz Lauböck, Inspektor und Vorstand.

Friedrich Petri, Ingenieur.

Philipp Jakob Wimmer, Bahnhof-Kassier und Bahnhof-Verwalter.

Karl Friedrich Auer,
Georg Staudacher, und
Friedrich Tünnermann. } Offizialen.

Bahnamt Nürnberg.

Friedrich August Hänlein, Inspektor und Vorstand.
Friedrich Frölich, Bahnamts-Kassier und Bahnhof-Verwalter.
Tobias Konrad Vogel,
August Mark, und
Franz Diem.
} Offizialen.

Letzterer funktionirt als Bahnverwalter in Erlangen.

Von den drei, dem Bahnamte unmittelbar untergeordneten Offizialen hat einer dem Rechnungs- und Kontroldienst, der andere der Güterexpedition und der dritte der Material-Verwaltung vorzustehen.

Das technische Unterpersonal besteht aus Obermaschinisten, Lokomotivführern, Wagenmeistern, Lokomotiveführer-Lehrlingen, Wagenwärtern, Heizern und, insofern die Beaufsichtigung der Bahn speziell unter dem Ingenieur steht, auch aus den Bahnwärtern. Das Abfertigungspersonal besteht aus Ober-Kondukteuren, Kondukteuren, Packmeistern, Stationsmeistern und Stationsdienern.

Felddienstuntauglichen Offizieren ist, nach vorgängig entsprechender Praxis, der Uebertritt in den Königl. Eisenbahndienst besonders gestattet.

Die Gehaltsbezüge lassen sich nicht ganz genau bestimmen; einmal, weil den Beamten der äußern Aemter Emolumente zugesagt sind, deren Anweisung bisher noch nicht erfolgte, und weil ferner ein Theil der Besoldung in Naturalzulagen besteht.

Im Allgemeinen erhält ein Inspektor 1. Klasse jährlich zwischen	1900 fl. und 2000 fl.
ein Inspektor 2. Klasse zwischen	1700 = = 1800 =
ein Bahnamts-Kassier zwischen	1300 = = 1400 =
Die Offizialen zerfallen in drei Klassen zu	800, 950 und 1100 =
der Bahnamts-Ingenieur	1200 =
der Obermaschinist	1000 =
der Wagenmeister	540 =
Die Lokomotivführer in fünf Klassen zwischen	450 und 900 =
ein Lokomotivführer-Lehrling	400 =
ein Wagenwärter	400 =
ein Heizer	300 =
ein Bahnwärter jährlich	220 =
und vollkommne Dienstkleidung.	
Ein Ober-Kondukteur jährlich	540 =
= Packmeister 1. Klasse jährlich	540 =
= = 2. = = ...	490 =
= Kondukteur 1. = = ...	436 =
= = 2. = = ...	386 =
= Stationsmeister 1. Klasse	466 =
= = 2. = ...	410 =
= Stationsdiener	270 =

Aushülfsweise verwendete Arbeiter erhalten durchschnittlich 36 kr. Tagelohn.

BB. Einzelne Staats-Eisenbahnlinien.

1. Ludwigs-Süd-Nordbahn.

A. Abtheilung Augsburg-Nordgrenze.

a. Geschichte derselben.

Wie wir in dem Seite 2137 bis 2161 Gesagten bereits angeführt haben, so wurden, nachdem am 1. Juni 1841 die Eisenbahnbau-Kommission zu Nürnberg in Thätigkeit getreten war, die Arbeiten zwischen Nürnberg und Bamberg am 25. Juli 1842, zwischen Donauwörth und Augsburg am 24. November 1842 in Angriff genommen. Schon den 1. Oktober 1844, also nach 3 Jahren und 3 Monaten, wurde die 16 Stunden betragende Bahnstrecke von Nürnberg nach Bamberg dem Verkehre übergeben, nachdem am 25. August, dem Geburts- und Namensfeste des Königs, die feierliche Eröffnung Statt hatte. Am 20. November 1844, also ungefähr 7 Wochen nachher, wurde die Strecke von Donauwörth nach Augsburg eröffnet, mit weiteren 10 Stunden, und folglich innerhalb 3 Jahren 5 Monaten 26 Stunden vollendet. Am 1. Oktober 1845 war die 8,5 Stunden lange Strecke von Bamberg bis Lichtenfels fertig, es verzögerte sich aber die Eröffnung theils in Folge einiger Elementar-Beschädigungen, namentlich einer Bahnbrücke, theils wegen noch nicht gehöriger Einrichtung der Betriebs-Lokalitäten bis zum 15. Februar 1846.

Dieser Betriebseröffnung folgte am 28. Mai 1846 die 1 Stunde lange Strecke von dem Ende der München-Augsburger Eisenbahn bis zum provisorischen Bahnhofe in Oberhausen, und am 15. Oktober 1846 die der 11,4 Stunden langen Bahnstrecke von Lichtenfels bis Neuenmarkt, so daß an diesem Tage 46,9 Stunden in 5 Jahren 3 Monaten ausgeführt und dem Betriebe übergeben waren.

Am 1. Oktober 1847 gedenkt man die Strecke von Neuenmarkt bis zur Grenze bei Hof fertig gebracht und damit die staatsvertragsmäßige Aufgabe in der vorher bestimmten Zeit gelöst zu haben, — eine Aussicht, die um so erfreulicher ist, als auch für die Sächsisch-Baierische Eisenbahn die Vollendung im Jahre 1847, mit Ausnahme zweier, vielleicht ein Jahr später beendeter Thal-Ueberbrückungen, mit vollem Grunde erwartet werden darf.

Anfangs 1848 wird die Strecke von Donauwörth nach Nördlingen hinzukommen und am 1. Oktober 1848 höchst wahrscheinlich jene von Nördlingen nach Nürnberg, so daß bis zum Oktober 1848 die ganze Bahn von Augsburg bis zur Reichsgrenze bei Hof vollendet sein wird. Die baldige Vollendung dieser beiden letzteren Bahnstrecken unterliegt, namentlich an ihren beiden Enden, großen Schwierigkeiten, insbesondere:

1. der besonders schwierigen und zeitraubenden Ueberbrückung der Donau bei Donauwörth;
2. der Anlegung des Bahnhofes daselbst bei sehr erschwerendem Terrainverhältniß und in geringer Entfernung davon der Ausführung eines Tunnels, so wie
3. der bedeutenden und zahlreichen Ueberbrückungen zwischen Donauwörth und Nördlingen über die Wörnitz.

Endlich sind auf der andern Endseite dieser Bahnstrecke bei Schwabach sehr ausgedehnte Viadukte und andere Kunstbauten auszuführen. Für die dazwischen liegenden Strecken würde es sich aber nicht lohnen, einen partiellen Betrieb einzurichten.

Hinsichtlich der

b. Richtung und Länge der Bahn*)

verweisen wir auf das Seite 2161 bis 2164 und 2346 bis 2347 Gesagte, und führen nur über die ermittelte Linie zwischen Donauwörth und Nürnberg, so wie zwischen Culmbach und der nördlichen Reichsgrenze bei Hof Nachstehendes an:

In der Bahnstrecke zwischen Donauwörth und Nürnberg verursachte die Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen Donau und Main, in der zwischen Culmbach und der nördlichen Reichsgrenze bei Hof der hohe Gebirgsrücken, welcher das Fichtelgebirge mit dem Thüringerwalde verbindet und die Wasserscheide zwischen Main und Elbe bildet, sehr bedeutende Schwierigkeiten. Gegen Ende des Jahres 1842 waren die für die Aufsuchung der günstigsten Bahnlinie eingeleiteten Vorarbeiten auf diesen Bahnstrecken vollendet und die generellen Kostenvoranschläge hergestellt. Wenn diese Arbeiten einerseits den Beweis lieferten, daß die Herstellung einer Bahn durch das Fichtelgebirge für Lokomotivbetrieb nach englischem System wohl möglich sei, so zeigten sie andererseits auch, daß diese Möglichkeit nur mit dem Aufwande von nahehin einer Million Gulden für die Wegstunde erlangt werden könne; ein Resultat, das Viele in Erstaunen setzte. Es handelte sich nun darum, diese Kosten zu vermindern. Dieses konnte aber nur durch ein Mittel in befriedigender Weise geschehen, dadurch nämlich, daß statt des englischen Lokomotivsystems das amerikanische angenommen wurde, dessen Lokomotive Krümmungen von weniger als 1000 Fuß Radius und Steigungen von mehr als 1 : 100 ohne Gefahr passiren können; während man für das englische System nur ungern Kurven von weniger als 3000 Fuß Krümmungshalbmesser und Steigungen größer als 1 : 200 anwendet.

In Folge Allerhöchster Entschließung vom 9. Februar 1843 begann im Frühjahr desselben Jahres die Aufsuchung neuer Linien nach dem amerika-

---

*) Hierbei, so wie bei dem Folgenden sind benutzt: „Situations- und Nivellements-Karten der Königl. Baierischen Staats-Eisenbahnen von München bis Hof, nebst Notizen über deren Geschichte, Technik und Betrieb von Bauernfeind. Nürnberg, 1845.“

nischen System sowohl zwischen Donauwörth und Weißenburg, als zwischen Culmbach und der nördlichen Reichsgrenze bei Hof, wobei als Grundsatz festgehalten wurde, daß nicht der kürzeste, sondern der staatswirthschaftlich nützlichere Weg den Vorzug verdiene. Auf der Strecke zwischen Donauwörth und Weißenburg (über den Hahnenkamm) konnte auch durch Anwendung dieses neuen Projektirungssystems das in ökonomischer Beziehung erwünschte günstige Resultat nicht erzielt werden; man gab daher der Bahn durch das Ries über Nördlingen und Gunzenhausen, obwohl sie 4 Meilen länger ist als die geradere Richtung über den Hahnenkamm, um so mehr den Vorzug vor dieser, als auf diese Weise der Vortheil erlangt wird, die ganze Bahnstrecke von Culmbach bis Kempten ohne Unterbrechung mit Maschinen nach englischer Konstruktion befahren zu können, so daß nur an den beiden Enden der Süd-Nordbahn amerikanische Lokomotive angewendet zu werden brauchen. Ueberdies gewährt die Ausbeugung der Bahn nach Nördlingen dem Zugang von Personen und Gütern der Nachbarländer die größtmöglichste Erleichterung und vereinigt gleichzeitig möglichst viele Interessen des innern Verkehrs. Im Fichtelgebirge war ein solches Verfahren nicht möglich, weil ein so günstiges Terrain wie das Ries sich nicht findet; es war aber auch nicht nöthig, da die neu projektirte Linie gegen die frühere so günstig ist, daß mit Sicherheit angenommen werden darf, die Anlagekosten werden nur ein Drittel der vorher für englisches System veranschlagten betragen. Eine besondere Schwierigkeit bei der Projektirung der Bahn durch das Fichtelgebirge verursachte, wie bereits erwähnt, die Ersteigung des Gebirgsrückens, welcher die Wasserscheide zwischen Main und Elbe bildet. Vor Annahme des amerikanischen Systems betrug die bei Himmelskron zu ersteigende Höhe 526½ Fuß. Diese Höhe sollte anfangs auf drei schiefen Ebenen mittelst Dampfmaschinen und Seilwerk erstiegen werden, da es nicht möglich war, eine einzige Gerade von mehr als 15000 Fuß Länge anzulegen. Die Steigung der einzelnen Ebenen betrug 1 : 29¼, die Zwischenstrecken waren horizontal. Für den Betrieb dieser schiefen Ebenen wären 6 Dampfmaschinen von 480 Pferdekräften nöthig gewesen. Man kann hieraus auf die bedeutenden Anlage- und Betriebskosten schließen. Da man kein Mittel unversucht ließ, diese Kosten in einer zweckmäßigen Weise auf das Minimum zu reduziren, so wurde ein anderes Transportsystem anzuwenden gestrebt; das bei den Kohlenbergwerken in England vielfach übliche sogenannte Kompensationssystem, welches im Allgemeinen darin besteht, daß ein abwärts gehender Ballastzug den Reisezug aufwärts befördert und ein aufwärts gehender Ballastzug die Beschleunigung des abwärts gehenden Reisezugs vermindert. Als Ballast sollte das Wasser einer in der Nähe befindlichen Quelle dienen, welche in der Minute 24 Maaß liefert. So weit war man zu Ende des Jahres 1842, als die Pläne der durch das Fichtelgebirge nach englischem System projektirten Linie Allerhöchsten Orts zur Vorlage kamen. Nachdem aber in Folge der großen Baukosten im Februar 1843 das bisherige Projektirungssystem geändert und das amerikanische angenommen wurde, war es möglich, die zu ersteigende Höhe um 50 Fuß zu vermindern und dem-

gemäß der schiefen Ebene die geringere Steigung von 1 : 40 statt der von 1 : 29 zu geben. Sie wird nun nach Art der schiefen Ebene zwischen Birmingham und Gloucester, welche auf eine Länge von 11700 Fuß eine Steigung von 1 : 37½ hat, mit amerikanischen Lokomotiven von 25 Tonnen Gewicht betrieben werden. Für sehr schwere Güterzüge oder bei ungünstiger Witterung kommen zwei Maschinen in Anwendung, von denen die eine zieht, die andere schiebt.

Die Entfernungen der einzelnen Stationen sind:

		Wegstunden.
Von Augsburg bis	Gersthofen	2,0
	Meitingen	5,6
	Donauwörth	11,0
Von Donauwörth bis	Haarburg	3,8
	Nördlingen	8,2
	Oettingen	11,9
	Wassertrüdingen . . .	14,9
	Gunzenhausen	18,8
	Pleinfeld	23,3
	Roth	28,1
	Schwabach	30,7
	Nürnberg	34,7
Von Nürnberg bis	Poppenreuth	2,0
	Eltersdorf	4,1
	Erlangen	5,5
	Baiersdorf	7,6
	Forchheim	9,5
	Hirschaid	12,8
	Bamberg	16,0
Von Bamberg bis	Breitengüßbach . . .	2,0
	Ebensfelden	5,3
	Staffelstein	6,8
	Lichtenfels	8,5
	Hochstadt	10,5
	Burgkundstadt	12,2
	Mainleus	15,1
	Kulmbach	16,6
Von Kulmbach bis	Untersteinach	1,7
	Neuenmarkt	3,3
	Marktschorgast	5,3
	Stambach	8,3
	Münchberg	11,0
	Schwarzenbach	14,5
	Hof	18,2
	Reichsgrenze	21,3

Gesammt-Entfernung von Augsburg bis an die Grenze bei Hof 99,7 Stunden oder 1,266370 baierische Fuß oder 49,85 deutsche Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.
(Seite 2165.)

Hierüber enthält der Vortrag des Abgeordneten Bestelmeyer als Referenten des **IV.** Ausschusses über den von der Regierung Ende 1845 den Ständen vorgelegten Gesetzentwurf: „Die Deckung des Bedarfs für den Fortbau der Ludwigs-Süd-Nordbahn während der zweiten Hälfte der V. Finanzperiode" Nachstehendes:

„§ 1. Das Gesetz vom 25. August 1843 (s. Seite 2158) hat im Artikel **II.** den Kostenbetrag für die Linie von der Reichsgrenze bei Hof bis Augsburg auf 33 Millionen Gulden, für die Linie von Augsburg bis Lindau auf 18,500000 Gulden, für die ganze Ludwigs-Süd-Nordbahn mithin einen Gesammtbetrag von 51,500000 fl. festgesetzt, und im Art. **III.** die bis zum Schlusse des Etatsjahres 18$\frac{45}{46}$ erforderlichen Mittel folgendermaßen vorgesehen:

a. aus den Erübrigungen der **III.** und **IV.** Finanzperiode mit 6,419826 fl.,
b. aus dem jährlichen Betrage der in das Budget der V. Finanzperiode eingesetzten Summen von 1,200000 fl., also für 3 Jahre 3,600000 fl.;
c. aus dem Anlehen, welches die Staatsschulden-Tilgungs-Kommission in den nächstkommenden drei Jahren 18$\frac{43}{44}$, 18$\frac{44}{45}$ und 18$\frac{45}{46}$ aufzunehmen ermächtigt wurde, 15,000000 fl.

Summe: 25,019826 fl.

„Dazu kamen auf den Antrag der Stände, daß die nach vollständiger Deckung der budgetmäßigen ordentlichen und außerordentlichen Staatsbedürfnisse und der vom Könige genehmigten Wünsche und Anträge, sich etwa noch ergebenden Ueberschüsse der V. Finanzperiode, zum Dienste der Eisenbahn von Lindau bis Hof, innerhalb der im Gesetze festgesetzten Maximalsumme verwendet werden sollen 2,000000 fl., in Summa 27,019826 fl.

„Zieht man diese von dem Voranschlage von 51,500000 fl. ab, so entziffert sich noch ein weiterer Bedarf von 24,480174 fl.

„§ 2. Nach dem Artikel **VIII.** des obenerwähnten Gesetzes vom 25. August 1843 soll vor Ablauf des Jahres 18$\frac{45}{46}$, auf den Grund der bis dahin gesammelten Erfahrungen, sowohl über den Gesammtbetrag der für die Vollendung des Eisenbahnbaues von Hof nach Lindau erforderlichen Kapitals-Aufnahme, als auch über die Bildung eines besonderen Amortisationsfonds auf verfassungsmäßigem Wege weitere Vorsorge getroffen werden.

„§ 3. Zuerst entsteht die Frage, welches sind die Erfahrungen, die sich über den Gesammtbetrag der zum Ausbau der Ludwigs-Süd-Nordbahn noch erforderlichen Kapitals-Aufnahmen herausgestellt haben? Die beiden treffenden Königl. Ministerien haben auf die deshalb gestellte Anfrage folgende Auskunft ertheilt: „„Was die für die Bahnstrecke von Augsburg bis Hof veranschlagte Summe von 33,000000 fl. betrifft, so ist zur Zeit kein Grund vorhanden, die Nachhaltigkeit dieses Anschlags in Zweifel zu ziehen; unvor-

hersehbare Ereignisse aber, wie z. B. Beschädigungen durch Elementareinflüsse, können nicht in den Kreis der Berechnung gezogen werden. Für die Bahnstrecke von Augsburg nach Lindau ist der Bedarf nach allgemeinen Schätzungen und vergleichenden Berechnungen auf 18,500000 fl. berechnet worden. So lange indessen die erst theilweise beendigte Detailprojektirung nicht weiter vorangeschritten und durch den wirklichen Angriff der Arbeiten, namentlich in den mit Schwierigkeiten verbundenen Abtheilungen, ein sicherer Maaßstab für die erforderlichen Arbeitskräfte und für die Arbeitspreise gewonnen ist; und so lange nicht die Entwürfe der bedeutenden Kunst- und Hochbauten bearbeitet und festgestellt sind, kann eine Bürgschaft für die volle Nachhaltigkeit des obigen Voranschlags nicht übernommen werden. So viel dürfte indessen feststehen, daß, wenn auch für die eben erwähnte Bahnstrecke von Augsburg nach Lindau die ungünstigsten Verhältnisse angenommen werden, und für jene von Augsburg nach Hof zur Deckung möglicher Zwischenfälle und Ereignisse die schon jetzt bestehende Reserve von 500000 fl. beträchtlich verstärkt wird, der gesammte Mehrbedarf die Summe von 2,500000 fl. niemals übersteigen werde."" Die in Aussicht gestellte Ueberschreitung von $2\frac{1}{2}$ Millionen Gulden scheint mir bei einem Gesammtvoranschlag von $51\frac{1}{2}$ Millionen und bei den nicht unbedeutenden Terrainschwierigkeiten so wenig beunruhigend, daß ich um so mehr glaube, darüber hinwegsehen zu können, als selbst dieser Mehrbedarf noch zweifelhaft ist und die Regierung zur Zeit noch keine Bewilligung dafür in Anspruch nimmt.

„§ 4. Es handelt sich demnach nur von der weitern Frage: Ob das im Art. I. des Gesetzentwurfes verlangte Anlehen von 18,600000 fl. zum Ausbau der Süd-Nordbahn noch erforderlich ist oder nicht? Im § 1 dieses Vortrags habe ich gezeigt, daß nach Abzug der bereits angewiesenen Mittel noch 24,480174 fl. herbeizuschaffen sind. Nachdem die Gesetzentwürfe über den Bau der Ludwigs-Westbahn, über den Ankauf und den Ausbau der Augsburg-Münchener Bahn und über den Bau der Lichtenfels-Koburger Bahn besondere, von dem Ausbau der Ludwigs-Süd-Nordbahn unabhängige Mittel bezeichnet haben, so stellen sich für Letztere, in Uebereinstimmung mit den ministeriellen Motiven, zu Art. I. des vorliegenden Gesetzentwurfes folgende Mittel dar:

a. Der Budgetbeitrag von 1,200000 fl. jährlich, welcher auf die zweite Hälfte der V. Finanzperiode für die drei Jahre $18\frac{46}{47}$, $18\frac{47}{48}$ und $18\frac{48}{49}$ 3,600000 fl. beträgt.

b. Die anfallende Bahnrente, welche ministerieller Seits bei der Berathung über die Ludwigs-Westbahn in der XX. öffentlichen Sitzung der Kammer der Abgeordneten aus 25 Millionen Gulden zu $1\frac{1}{2}$ Prozent mit 375000 fl. jährlich in Anschlag gebracht wurde, und welche für die vier letzten Jahre der V. Finanzperiode 1,500000 fl. entziffert.

c. Die Mehr-Einnahmen von 6 Jahren der V. Finanzperiode, welche nach gleicher Erklärung in oben gedachter Sitzung zu $2\frac{1}{2}$ Millionen jährlich anzuschlagen sind, mit 15,000000 fl. In Summa 20,100000 fl.

Diese abgezogen von der oben angegebenen Bedarfssumme zu 24,480174 fl. entziffern einen weitern Bedarf von 4,380174 fl., welcher sich, im Ganzen genommen, folgendermaßen in gleicher Weise herausstellt; die angenommenen Mittel betragen:

1. aus Mehr-Einnahmen 23,419826 fl.,
2. aus dem Budgetbeitrag 7,200000 fl.,
3. aus der Bahnrente 1,500000 fl.,
4. aus dem Anlehen zu 15,000000 fl.

Summe 47,119826 fl.

Dagegen gehalten den Voranschlag zu 51,500000 fl., ergiebt sich derselbe Bedarf wie oben zu 4,380174 fl., und dies wäre demnach diejenige Summe, welche zur Kompletirung der vorhandenen und vorausgesetzten Mittel noch aufzunehmen käme.

„§ 5. Allein es scheint mir aus folgenden Gründen bedenklich zu sein, die Regierung auf diese Kapitals-Aufnahme beschränken zu wollen.

1. In den Voranschlägen sind keine Zinsen für die aufzunehmenden Kapitalien enthalten, wofür jedoch, je nachdem der Bau rasch voranschreitet, 1 Million Gulden in Anschlag gebracht werden dürfen.
2. Möchte es nicht rathsam sein, die Mehr-Einnahme der zweiten Hälfte der V. Finanzperiode zu 2,500000 fl. jährlich als unfehlbar disponibel vorauszusetzen; denn Niemand vermag dafür einzustehen, ob nicht im Laufe derselben Ereignisse eintreten, welche die gehofften Ueberschüsse vermindern, oder deren Verwendung zu andern Zwecken gebieterisch in Anspruch nehmen, und endlich
3. ist zu erwägen, daß diese Ueberschüsse nicht so rasch fließen, als die Vollendung der Bahn an bereit liegenden Geldern vielleicht erfordert.

„Wenn man aber auch diese Verhältnisse in Betracht zieht, so erscheint doch jedenfalls die in dem vorliegenden Gesetzentwurfe postulirte Anlehenssumme von 18,600000 fl. als zu hoch gegriffen, und ich glaube daher, daß, wenn man die im § 4 entzifferten 4,380174 fl. auf 10,000000 fl. erhöht, jeder billigen Rücksicht entsprochen wird.

„§ 6. Mein Antrag geht demnach dahin, den Art. I. des Gesetzentwurfes folgendermaßen zu fassen:

„„Die Königl. Staatsschulden-Tilgungs-Kommission wird ermächtigt, zur Fortsetzung des Baues der Ludwigs-Süd-Nordbahn bis zum Schlusse der V. Finanzperiode und respektive des letzten Jahres derselben $18\frac{48}{49}$ ein weiteres zu $3\frac{1}{2}$ Prozent verzinsliches Anlehen bis zu dem Maximalbetrage von 10,000000 fl. (zehn Millionen Gulden) außer den ꝛc.““

„Der Zusatz wegen der Verzinsung ist dem Beschluß entsprechend, der in gleicher Beziehung in Betreff der Ludwigs-Westbahn gefaßt worden ist.

„§ 7. Zu dem Art. II. ist keine Bemerkung zu machen; ich beantrage daher, dessen Fassung unverändert beizubehalten; dagegen ist, in Ueberein-

stimmung mit dem neuen Art. **VI.** des Gesetzentwurfes, die Ludwigs-Westbahn betreffend, ein neuer Art. **III.** folgenden Inhalts einzuschalten:

> „„Als Tilgungsfonds des aufzunehmenden Anlehens werden schon jetzt, gleichwie bei der bereits bestehenden Staatsschuld, $\frac{2}{3}$ Prozent der jeweiligen Anlehensgröße bestimmt und die Mittel hierzu aus der jederzeit in dem Budget für Eisenbahnen ausgeworfenen Summe entnommen werden.""

„Dieselbe Bestimmung wird auch auf das in dem Gesetze vom 25. August 1843 bereits bewilligte Anlehen von 15 Millionen hiermit ausgedehnt. Dieser Zusatz in Bezug auf das Anlehen von 15 Millionen wird keiner Rechtfertigung bedürfen.

„§ 8. In dem Art. **III.**, nun Art. **IV.**, wird, gleichwie in dem entsprechenden Art. **VII.** des beschlossenen Gesetzentwurfes über die Ludwigs-Westbahn, die Stelle:

> „„so wie über die Bildung eines besondern Amortisationsfonds für sämmtliche Anlehen""

wegzulassen sein, was ich hiermit beantrage.

„§ 9. Da in dem Gesetzentwurfe über die Ludwigs-Westbahn ein neuer Art. **VIII.**, bezüglich der Zustimmung der Stände zur Festsetzung des Maximalbetrages der Tarife, aufgenommen wurde, diese Bestimmung aber in dem Gesetz vom 28. August 1843, die Ludwigs-Süd-Nordbahn betreffend, fehlt, so stelle ich den Antrag, dem vorliegenden Gesetzentwurf einen neuen Art. **V.**, wie folgt, einzuschalten:

> „„Nachträglich zu dem Gesetz vom 25. August 1843 wird bestimmt: Die Tarife für Personen-, Waaren- und jeden andern Transport sollen in ihren Maximalbeträgen von Budget- zu Budget-Periode mit Beirath und Zustimmung der Stände festgesetzt werden. Die Regierung ist zu der Feststellung der provisorischen Tarife bis zur vollständigen Eröffnung der Bahn ermächtigt.""

„§ 10. Da die Bestimmung des oben erwähnten neuen Art. **V.** auch das Königl. Ministerium des Königl. Hauses und des Aeußern betrifft, so ist dem Art. **IV.** (nunmehr **VI.**) dieses Ministerium beizufügen, worauf ich antrage."

Nach den hierauf angestellten ausführlichen Debatten wurde der von der Regierung vorgelegte Gesetzentwurf über die Deckung des Bedarfs für die Ludwigs-Süd-Nordbahn von der Kammer in nachstehender, vom Abgeordneten B e s t e l m e y e r, wie vorstehend erwähnt, vorgeschlagenen Fassung angenommen:

Art. I.

Die Königl. Staatsschulden-Tilgungs-Kommission wird ermächtigt, zur Fortsetzung des Baues der Ludwigs-Süd-Nordbahn bis zum Schluß der fünften Finanzperiode und resp. des letzten Jahres derselben $18\frac{48}{49}$, ein weiteres zu $3\frac{1}{2}$ Prozent verzinsliches Anlehen bis zu dem Maximalbetrage von 10 Millionen außer den im Gesetz vom 25. August 1843 bereits bewilligten 15 Millionen in den nächst-

kommenden drei Jahren 18$\frac{46}{47}$, 18$\frac{47}{48}$, 18$\frac{48}{49}$ nach Maaßgabe des Bedarfs und nach Befund der Umstände aufzunehmen.

Art. II.

Das aufzunehmende Anlehen wird im Allgemeinen auf den Staatsschulden-Tilgungsfonds, insbesondere aber auf die dem Eisenbahnbaue durch das Budget der fünften Finanzperiode zugewiesenen Dotation aus den laufenden Staatsgefällen, dann auf die Rein-Einnahme aus den bereits eröffneten und nach und nach zur Vollendung und Eröffnung kommenden Abtheilungen der Ludwigs-Süd-Nordbahn versichert.

Art. III.

Als Tilgungsfonds des aufzunehmenden Anlehens werden schon jetzt, gleichwie bei der bereits bestehenden Staatsschuld, $\frac{2}{3}$ Prozent der jeweiligen Anlehensgröße bestimmt und die Mittel hierzu aus der jederzeit in dem Budget für Eisenbahnen ausgeworfenen Summe entnommen werden. Dieselbe Bestimmung wird auch auf das in dem Gesetz vom 25. August 1843 bereits angenommene Anlehen von 15 Millionen hiermit ausgedehnt.

Art. IV.

Vor Ablauf des Jahres 18$\frac{48}{49}$, des letzten der fünften Finanzperiode, soll über den weitern Betrag der für Vollendung des bis dahin noch nicht gänzlich hergestellten Theiles der Ludwigs-Süd-Nordbahn etwa ferner erforderlichen Kapitals-Aufnahme auf verfassungsmäßigem Wege weitere Vorsorge getroffen werden.

Art. V.

Nachträglich zu dem Gesetze vom 25. August 1843 wird bestimmt, die Tarife für Personen-, Waaren- und jeden andern Transport sollen in ihren Maximalbeträgen von Budget- zu Budget-Periode mit Beirath und Zustimmung der Stände festgesetzt werden. Die Regierung ist zur Feststellung der provisorischen Tarife bis zur vollständigen Eröffnung der Bahn ermächtigt.

Art. VI.

Der Minister des Königl. Hauses und des Aeußern, der Minister des Innern und das Finanz-Ministerium sind mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes beauftragt.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Die Steigungen und Gefälle der Bahn sind, so weit es für den ungestörten Betrieb zuläßig war, stets so gewählt worden, daß dadurch die möglichst geringsten Erdarbeiten verursacht wurden. Diese Maxime stützt sich auf vergleichende Berechnungen, welche leicht zeigen, daß die Mehrkosten des Betriebes bei etwas ungünstigeren Steigungs-Verhältnissen in den meisten Fällen weniger betragen, als die Zinsen des ersparten Anlagekapitals. In der folgenden Tabelle sind sämmtliche Steigungs-Verhältnisse übersichtlich zusammengestellt. Der allgemeine Horizont wurde 1500 Fuß über dem Nullpunkt des Pegels zu Donauwörth angenommen, da das höchste Niveau der Augsburg-Lindauer Linie ungefähr eben so hoch über der Donau liegt.

Stationen.	Längen.	Steigungen.	Gefälle.	Abstand von dem 1500′ über dem Nullpunkt des Pegels zu Donauwörth gedachten Horizont.
Augsburg	1600	hori	zontal	1185,50
	400		1 : 400	1186,50
	400		1 : 200	1188,50
	5600		1 : 124,5	1233,47
	152		1 : 152	1234,50
	400		1 : 200	1236,50
	400		1 : 400	1237,50
Oberhausen (prov.) . .	4048	hori	zontal	1237,50
	4000	1 : 500		1229,54
	1500	hori	zontal	1229,54
	4500		1 : 360	1242,04
Gersthofen	4050	hori	zontal	1242,04
	11345		1 : 272,5	1283,65
	10634		1 : 365,6	1312,73
	10584		1 : 202,5	1365,00
	10333		1 : 645,8	1381,00
Meitingen	1523	hori	zontal	1381,00
	8144		1 : 340	1404,95
	9927		1 : 1147,4	1413,60
	8089		1 : 428	1432,50
	11643		1 : 708,8	1448,92
	11000		1 : 592	1467,50
	5000		1 : 370,4	1481,00
Nordheim (prov.) . . .	7000	hori	zontal	1481,00
	3000		1 : 857	1484,50
	3000	1 : 270,3		1473,40
Donauwörth	2500	hori	zontal	1473,40
	2000	1 : 1000		1471,40
	1000	1 : 500		1469,40
	1000	hori	zontal	1469,40
	5960	1 : 363,4		1453,00
	4000	hori	zontal	1453,00
	3500		1 : 291,6	1465,00
	2000	hori	zontal	1465,00
	3000	1 : 200		1450,00
	2000	hori	zontal	1450,00
	4000	1 : 200		1430,00
	2500	hori	zontal	1430,00
	3000		1 : 200	1445,00
	3500		1 : 700	1450,00
	4500	hori	zontal	1450,00
	3000	1 : 200		1435,00
Harburg	4000	hori	zontal	1435,00
	4000		1 : 200	1455,00
	2000	hori	zontal	1455,00
	16550	1 : 1839		1446,00
	13500	1 : 2250		1440,00
	8000	1 : 400		1420,00
	7000	1 : 212		1387,00
Nördlingen	4500	hori	zontal	1387,00
	4000		1 : 200	1407,00
	4000		1 : 500	1415,00
	8500	hori	zontal	1415,00
	2000	1 : 400		1410,00

Stationen.	Längen.	Steigungen.	Gefälle.	Abstand von dem 1500' über dem Nullpunkt des Pegels zu Donauwörth gedachten Horizont.
	5000		1 : 1000	1415,00
	2000	1 : 200		1405,00
	7500		1 : 469	1421,00
	3000		1 : 200	1436,00
	3000	hori	zontal	1436,00
	2500	1 : 625		1432,00
Oettingen	9000	hori	zontal	1432,00
	2000	1 : 200		1422,00
	4000	1 : 666,7		1416,00
	2000		1 : 250	1424,00
	6000	hori	zontal	1424,00
	3000	1 : 333,3		1415,00
	2500	1 : 200		1402,50
	1000	hori	zontal	1402,50
	2845		1 : 309	1411,70
	6717	hori	zontal	1411,70
	3000	1 : 200		1396,70
Wassertrüdingen . . .	1000	hori	zontal	1396,70
	21943	1 : 200		1286,99
	557	hori	zontal	1286,99
	3500		1 : 200	1304,49
	11972		1 : 180	1371,00
	10000		1 : 200	1421,00
Gunzenhausen	4000	hori	zontal	1421,00
	5000	1 : 200		1396,00
	1500	hori	zontal	1396,00
	5500	1 : 200		1368,50
	1000		1 : 225	1391,00
	5500	1 : 2376		1393,31
	1500	hori	zontal	1393,31
	17811		1 : 200	1482,50
	11201		1 : 336,4	1515,70
Pleinfeld	1538	hori	zontal	1515,70
	7261		1 : 204	1551,30
	3500		1 : 522,4	1558,00
	3500		1 : 250	1572,00
	2500	hori	zontal	1572,00
	3323		1 : 553,8	1578,00
	4474		1 : 145	1608,70
	4928		1 : 200,3	1633,30
	500		1 : 263	1635,20
	595		1 : 396,7	1636,70
	1500	hori	zontal	1636,70
	1189		1 : 228,6	1641,90
	4000	hori	zontal	1641,90
	6162		1 : 329,5	1660,60
	15838		1 : 470	1694,30
Roth	1500	hori	zontal	1694,30
	4498		1 : 936,7	1699,10
	2000		1 : 209,4	1708,65
	3000		1 : 200	1723,65
	2000	hori	zontal	1723,65
	2500	1 : 200		1711,15
	6000	1 : 342		1693,60

Stationen.	Längen.	Steigungen.	Gefälle.	Abstand von dem 1500′ über dem Nullpunkt des Pegels zu Donauwörth gedachten Horizont.
	4500	1 : 200		1671,10
	4000		1 : 197,4	1691,36
	1000		1 : 200	1696,36
	1000		1 : 275	1700,00
Schwabach	2000	hori	zontal	1700,00
	4500		1 : 230,8	1719,50
	2435		1 : 333,3	1726,80
	5939		1 : 200	1756,50
	9150		1 : 300	1787,00
	7500		1 : 833,3	1796,00
	9670		1 : 9670	1795,02
	6222	1 : 4170		1793,53
	380	hori	zontal	1793,53
	1304		1 : 215	1799,59
Nürnberg	6879	hori	zontal	1799,59
	7947		1 : 403	1819,32
	13742		1 : 549	1833,06
	1940		1 : 684	1836,90
	355	hori	zontal	1836,90
	3755		1 : 2477	1838,39
Poppenreuth	1238	hori	zontal	1838,39
	3771	1 : 1914		1836,42
	8123		1 : 792	1846,68
	8800		1 : 359	1871,15
Eltersdorf	11406		1 : 9666	1872,33
	1935		1 : 408	1877,07
	7124		1 : 304	1900,50
	2187		1 : 533	1904,60
Erlangen	598	hori	zontal	1904,60
	1232		1 : 308	1908,60
	3363		1 : 533	1914,90
	3331		1 : 1971	1916,60
	15000		1 : 915	1933,00
Baiersdorf	8500		1 : 1133	1940,50
	7500		1 : 1714	1951,00
	3000	hori	zontal	1951,00
	2998		1 : 1305	1953,22
	2532		1 : 9062	1953,50
	1969	1 : 788		1951,00
Forchheim	1500	hori	zontal	1951,00
	15454		1 : 672	1974,00
	4620		1 : 465	1983,94
	2380	hori	zontal	1983,94
	4176		1 : 1803	1986,25
	7402		1 : 9949	1987,02
	6401		1 : 426,7	2002,02
Hirschaid	3597	hori	zontal	2002,02
	5598		1 : 1399	2006,02
	5994	hori	zontal	2006,02
	13340		1 : 1213	2017,02
	11991		1 : 624,5	2036,22
Bamberg	2400	hori	zontal	2036,22
	500		1 : 500	2037,22
	1500		1 : 470	2040,39

Stationen.	Längen.	Steigungen.	Gefälle.	Abstand von dem 1500' über dem Nullpunkt des Pegels zu Donauwörth gedachten Horizont.
	2000	hori	zontal	2040,39
	2980	1 : 226		2027,23
	2500	1 : 342,8		2019,93
	3506		1 : 323,4	2030,77
	3000		1 : 5405	2031,33
	3000	1 : 319		2021,93
	3410	1 : 245		2008,06
	1500	1 : 7894		2007,87
Breitengüßbach	1500	1 : 5172		2007,58
	3600		1 : 300	2017,55
	6589		1 : 1651	2023,75
	4000		1 : 1783	2026,00
	7000	1 : 1007		2019,05
	2500	hori	zontal	2019,05
	2330	1 : 458,7		2013,97
	688	1 : 688		2012,97
	10450	1 : 907		2000,38
	2043	1 : 224		1991,25
	1580	1 : 273		1985,38
Ebersfeld	577	hori	zontal	1985,38
	1500		1 : 288	1993,33
	5902	1 : 962		1987,20
	1598	1 : 239		1980,54
	2672	1 : 156		1963,44
	2328	1 : 347		1956,75
	1000		1 : 263	1960,35
	2704	1 : 376		1953,36
Staffelstein	1148	1 : 613		1954,34
	1148		1 : 175	1961,80
	1000		1 : 708	1962,31
	1500	1 : 160		1953,84
	2500	1 : 836		1950,85
	1977		1 : 444	1955,30
	2182	1 : 655		1951,97
	3547		1 : 2176	1953,60
	2572		1 : 700	1957,30
	1222		1 : 703	1959,03
	2500	1 : 560		1954,57
Lichtenfels	1660	hori	zontal	
	840	1 : 500		1952,91
	1000	1 : 300		1949,58
	1000	1 : 200		1944,58
	4000	1 : 160		1919,58
	1000		1 : 210	1924,33
	2000		1 : 164	1930,52
	3000		1 : 1471	1934,48
	2500		1 : 1113	1936,72
	4000	1 : 1108		1933,11
	3993	1 : 349		1921,65
Hochstadt	1500	hori	zontal	1921,65
	2000	1 : 431		1917,02
	3000	1 : 785		1913,20
	1500		1 : 645	1915,52
	1000	1 : 256		1911,62

Stationen.	Längen.	Steigungen.	Gefälle.	Abstand von dem 1500' über dem Nullpunkt des Pegels zu Donauwörth gedachten Horizont.
	1000	hori	zontal	1911,62
	1500		1 : 645	1913,95
	790	1 : 181		1909,59
	710		1 : 264	1912,27
	2896	1 : 433		1905,59
	454	1 : 540		1904,74
	5500	1 : 2198		1902,24
	500	1 : 340		1900,76
Burgkundstadt	1500	hori	zontal	1900,76
	4000	1 : 639		1894,50
	7500	1 : 1047		1887,35
	2000	1 : 505		1883,39
	1500	1 : 644		1881,06
	3000	1 : 2650		1879,93
	7463	1 : 551		1868,94
	716	1 : 1026		1865,68
	784	1 : 680		1864,53
	8000	1 : 200		1824,43
Mainleus	2000	hori	zontal	1824,43
	4000		1 : 225	1842,17
	1000		1 : 10309	1842,27
	3011	1 : 462		1835,75
	2500	1 : 799		1832,62
	4000	1 : 520		1824,93
	2500	1 : 258		1815,24
Kulmbach	1500	hori	zontal	1815,24
	2805	1 : 310		1796,19
	2195		1 : 522,6	1801,99
	4000	1 : 608		1795,42
	5000	1 : 454,5		1776,42
	6500	1 : 325		1764,42
Untersteinach	1000	hori	zontal	1764,42
	8000	1 : 200		1724,42
	5500	1 : 250		1702,42
	3500	1 : 200		1684,91
	2600	1 : 130		1664,91
Neuenmarkt	1200	hori	zontal	1664,91
	5700	1 : 71,8		1585,54
	10554	1 : 40		1321,72
	2906	1 : 40,6		1249,30
	5002	1 : 40		1125,05
Marktschorgast	1474	hori	zontal	1125,05
	15139	1 : 100		974,05
	2255		1 : 140	989,76
	3292	1 : 100		956,91
	10374	1 : 120		870,39
	1755	1 : 150		853,66
	1394		1 : 100	867,60
Stambach	5874	hori	zontal	867,60
	7094	1 : 100		796,57
	1050	hori	zontal	796,57
	9677		1 : 95	898,28
	3328		1 : 100	930,01
	3630		1 : 101	967,61

Stationen.	Längen.	Steigungen.	Gefälle.	Abstand von dem 1500′ über dem Nullpunkt des Pegels zu Donauwörth gedachten Horizont.
	5149		1 : 100	1019,11
Münchberg	1864	hori	zontal	1019,11
	3276		1 : 100	1051,86
	975	hori	zontal	1051,86
	811		1 : 130	1058,27
	3269	hori	zontal	1058,27
	3875		1 : 120	1089,46
	19156		1 : 500	1128,68
	500	1 : 340		1127,19
	2254	hori	zontal	1127,19
	2740	1 : 220		1114,73
	2000	hori	zontal	1114,73
	4676		1 : 275	1131,73
Schwarzenbach	2474	hori	zontal	1131,73
	3981		1 : 100	1171,54
	3424		1 : 599	1177,26
	7500		1 : 570	1190,42
	1023		1 : 588	1192,16
	2650		1 : 700	1195,96
	2434	hori	zontal	1195,96
	5130		1 : 700	1203,29
	2270	1 : 254		1194,36
	2335	hori	zontal	1194,36
	3182	1 : 411		1186,61
	632	hori	zontal	1186,61
	5457	1 : 100		1132,04
	2500	1 : 758		1128,74
Hof	4500	hori	zontal	1128,74
	3710		1 : 119	1159,89
	540	hori	zontal	1159,89
	1250		1 : 126	1169,63
	1000	hori	zontal	1169,63
	4000		1 : 179	1192,16
	1795	hori	zontal	1192,16
	4705	1 : 100		1145,11
	4496	1 : 122		1110,43
	4500	1 : 165		1083,20
	11560	1 : 100		967,60

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Das Verhältniß der Längen der Kurven und Geraden ist:

Auf der 5,5 Meilen langen Strecke zwischen Augsburg und Donauwörth 1 : 4,42,
" " 17,4 " " " " Donauwörth u. Nürnberg 1 : 1,14,
" " 8,0 " " " " Nürnberg und Bamberg 1 : 4,45,
" " 10,8 " " " " Bamberg und Neuenmarkt 1 : 1,76,
" " 8,15 " " " " Neuenmarkt u. Grenze bei Hof 1 : 0,91.

Auf der Strecke von Augsburg bis Neuenmarkt oberhalb Kulmbach, also für die Bahn nach englischem System, ist dieses Verhältniß 1 : 1,91 und für die übrige Strecke, welche nach amerikanischem System gebaut wird, wie bereits angegeben, 1 : 0,91. In dem vorliegenden Falle erheischt also das letztere System doppelt so viel Kurven als das erstere.

Die kleinsten Krümmungs-Halbmesser außerhalb der Bahnhöfe betragen 2000 Fuß bei der Projektion nach dem englischen System, und 1000 Fuß bei der Projektirung nach dem amerikanischen System. In der Nähe der Bahnhöfe wurden, wo es nöthig war, selbst Radien von nur 500 Fuß angewendet, wie dies z. B. in Donauwörth und Hof der Fall ist. Zwischen Hof und Plauen kommen keine kleinere Radien als von 2000 Fuß vor, weil von Sachsen her mit englischen Maschinen zu fahren beabsichtigt wird.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

So sehr auch bei der Projektirung darnach gestrebt wurde, theils durch Kurven und Umwege, theils durch Anwendung der noch zulässigen größten Steigungs-Verhältnisse die Erdarbeiten zu vermindern, so sind dieselben gleichwohl an vielen Stellen noch sehr bedeutend. Auf der Strecke zwischen Augsburg und Donauwörth ist der Damm in der Nähe der Stadt Augsburg erwähnenswerth; er ist nahehin eine halbe Stunde lang und hat eine größte Höhe von 42 Fuß.

Zwischen Donauwörth und Nürnberg kommen bedeutende Erdarbeiten vor: auf der Wasserscheide bei Kronheim ein großer Einschnitt von 57 Fuß größter Tiefe; an diesen anstoßend, gegen Maicha hin, ein 4500 Fuß langer, 46 Fuß hoher Damm; dergleichen Dämme bei Ober- und Unter-Wurmbach von 50 Fuß Höhe, anschließend an die in der Nähe dieser Orte befindlichen Viadukte; im Altmühlthal ein Damm von 30 Fuß mittlerer Höhe und 6000 Fuß Länge; ein starker Einschnitt bei Pleinfeld, große Dämme von beziehentlich 66 Fuß, 55 Fuß und 40 Fuß größter Höhe bei Niedermauk, Friedrichsgemünd und Roth. Ein großer Einschnitt, ungefähr 8000 Fuß lang, findet sich bei Schwabach; er ist auf den größten Theil seiner Länge 40 Fuß tief; die größte Tiefe beträgt 47 Fuß. An diesen Ein-

schnitt stößt ein 4000 Fuß langer Damm über das Schwabachthal, der eine größte Höhe von 70 Fuß hat. Im Rednitzthale bei Wolkersdorf befindet sich ein 2500 Fuß langer, im Mittel 50 Fuß hoher Damm.

Auf der Strecke von Nürnberg bis Kulmbach kommen keine so beträchtlichen Erdarbeiten vor. Die größeren Einschnitte finden sich bei Bruck, Hallstadt, Breitengüßbach, Lichtenfels, Hochstadt, Mainleus; der bei Lichtenfels ist 6000 Fuß lang und 35 Fuß tief. Größere Aufdämmungen kommen vor bei Erlangen (22 Fuß hoch), bei Breitengüßbach (9000 Fuß lang, 12 Fuß hoch), zwischen Rothwind und Schwarzach (5000 Fuß lang, 15 Fuß hoch), zwischen Mainleus und Kulmbach (5000 Fuß Länge, 23 Fuß größte Höhe).

Zwischen Kulmbach und Hof kommen Einschnitte in Felsen bis zu 57 Fuß größter Tiefe, bei der schiefen Ebene Dämme von 100 Fuß und bei Hof von 67 Fuß größter Höhe vor. Diese Dämme sind größtentheils aus Steinen, welche die anstoßenden Abträge liefern, auf eine eigenthümliche Weise konstruirt. Während die Erddämme in der Regel zweimalige Böschung haben, sind die Querprofile dieser Steindämme von der Krone ab konkav nach einem Kreisbogen von 140 Fuß Halbmesser. Dieser Bogen, dessen obere Tangente zweidrittelmalige Böschung hat, ist bis zu dem Punkte gezogen, in welchem die Tangente anderthalbmalige Böschung erlangt, welche dann bis zum natürlichen Terrain fortgesetzt wird. Die Steine werden nach Bögen geschlichtet, deren Mittelpunkte in einer durch die Bahnaxe gelegten Vertikal-Ebene (Cylinderfläche bei Kurven) liegen und deren Enden die Böschungslinien des Dammes senkrecht schneiden. Durch diese Konstruktion wird bedeutend an Material gespart.

Daß so bedeutende Erdarbeiten, wie sie auf der Süd-Nordbahn vorkommen, auch viele und bedeutende Kunstbauten im Gefolge haben, leuchtet von selbst ein. So kommen auf der ganzen Linie von Augsburg bis zur Grenze bei Hof 843 Brücken (Viadukte und Durchlässe inbegriffen) und 2 Tunnel vor. Diese vertheilen sich wie folgt:

Von Augsburg bis Donauwörth	57	Brücken u. Durchlässe,
„ Donauwörth bis Nürnberg	270	„ „ „
„ Nürnberg bis Lichtenfels	231	„ „ „
„ Lichtenfels bis Grenze bei Hof	285	„ „ „

Der eine Tunnel, 554 Fuß lang, führt die Bahn unter der obern Vorstadt von Donauwörth durch; der andere bedeutendere geht durch den Burgberg bei Erlangen und hat eine Länge von 1050 Fuß. Unterhalb dieser letzteren Stadt legt sich die Regnitz an einen ziemlich steil abfallenden Bergvorsprung, an dessen Fuß die bedeutenden Gebäude der sog. Windmühle, einer Spiegelfabrik, sich ausdehnen, so daß früherhin die Straße mit nicht unbedeutender Steigung über den Bergfuß sich erheben mußte. Als der Kanal gebaut wurde, scheute man die doppelten Ueberbrückungen über die sehr zerrissene und ausgebreitete Regnitz und die jenseitige tiefliegende Thalfläche, und senkte den Kanal an der Stelle, wo die Straße lag, auf 20 Fuß Tiefe zwischen Stützmauern ein. Für die Straßen mußten nun bedeutende

Erdmassen dieses Berges fortgeschafft und 16 bis 20 Fuß hohe Terrassenmauern aufgeführt, der Berg bis zu bedeutender Höhe abgeböscht und zudem noch einige Häuser abgebrochen werden. Es war anfangs bestimmt, an dieser Stelle den Fluß zum Kanal zu benutzen, und da dies, der Wehrbauten wegen, bedeutende Schwierigkeiten verursachte, wurde sogar ein Tunnel für den Kanal projektirt, allein auch diese Idee wieder aufgegeben.

Bei Anlegung der Eisenbahn blieb also nichts weiter übrig, als entweder den Kanal und das breite Regnitzthal zweimal zu überbrücken und resp. zu überdämmen, oder diesen Bergvorsprung mit einem Tunnel zu durchbrechen, und man entschied sich um so mehr für das Letztere, als der Berg ein feststehendes Gestein und sogar nutzbares Material erwarten ließ, indem nicht hoch über dem Tunnel ein ausgezeichneter Steinbruch vorhanden war.

Anfangs wurden in der Höhe des Gewölbes zu beiden Seiten Stollen getrieben, um dieselben als Förderstollen zum Material-Transporte zu benutzen. Da aber die Ausrüstung zu viel kostete und zu viel Raum wegnahm, so fand man es für vortheilhafter, dieselben bis zur Höhe des Planums herunterzutreiben, um die Fundamente und gleichzeitig die Seitenmauern aufführen zu können. Da ein Sohlenbogen nicht nothwendig erschien, so wurden die beiden Fundamente 5—6 Fuß breit und 4—6 Fuß tief gelegt und alsbald die Seitenmauern von Quadern aufgeführt. Als diese auf eine gewisse Strecke vollendet waren, wurde, um erst auf der einen oder andern Seite einen Stollen durchschlägig zu machen, sogleich das Gewölbe aufgesetzt. Der Kern im untern Theile blieb so lange sitzen, bis das Gewölbe auf eine gewisse Entfernung darüber hinausgeführt war. Beim Durchschlagen ergab es sich, daß die Seitenmauern ziemlich genau auf einander paßten.

Die Form des Tunnels ist die allgemeine eiförmige von 21,5 Fuß Höhe, 26 Fuß größter und 22,8 Fuß unterer Breite.

Nachdem das Gewölbe aus Quadern so hoch als möglich, theils 8, theils 10 Fuß aufgeführt war, schloß man dasselbe mit Backsteinen, und zwar auf englische Weise schalenförmig mit 4 Bogen. Die Steine der oberen drei Lagen stehen mit der kurzen Seite aufrecht, so daß also jede 6 Zoll Höhe hat; die in der untern Lage stehen dagegen mit der langen Seite aufrecht und sind also 1 Fuß hoch. Nur stellenweise, wo es die Umstände erforderten, wurde noch eine fünfte Lage angewendet, und zwar aufrechtstehend.

Das ganze Gewölbe besteht aus einzelnen, nicht zusammenhängenden Gurtbogen von 3 Fuß Länge, welche mit ihren Stirnflächen stumpf (ohne Verzahnung) an einander stoßen, wobei, ungeachtet die Lehrgerüste auf dem sehr gut gearbeiteten Fundament festsaßen, dennoch verschiedene Senkungen nicht zu vermeiden waren.

Man arbeitete mit 6 Stück 3 Fuß breiten Lehrgerüsten und rückte dieselben, ohne sie auseinander zu schlagen, von 3 zu 3 Fuß fort; es haben deshalb nur wenige dieser Gurtbogen eine ganze Nacht über auf dem Gerüste geruht, ja die meisten verloren diese Unterstützung sogleich nach ihrer

Vollendung. Die bei diesem Verfahren von 3 zu 3 Fuß entstandenen kleinen Absätze sind 2 bis 3 Linien stark, und nur ausnahmsweise finden sich einige von ½ bis ¾ Zoll. Diese Absätze wurden jedoch abgearbeitet und mit Cement verstrichen, so daß sie später unbemerkbar wurden. An den Seitenmauern finden sich in unbestimmten Entfernungen kleine Oeffnungen, um das hinter dem Gewölbe herunter sickernde Wasser dem in der Mitte der Tunnelsohle liegenden Entwässerungskanal zuzuführen. Dieser Kanal hat 2 Fuß Gefälle, der Tunnel selbst jedoch auf seine ganze Länge nur ½ Fuß Gefälle. Inzwischen hat selbst die Anwendung von Cement, welcher vielleicht stellenweise nicht in hinreichender Quantität verwendet wurde, ein Durchsickern der Bergwasser nicht verhindern können, und wenn auch dieses Durchlaufen an einigen Punkten sich wieder verzogen hat, so scheint es doch auf andern Stellen sobald nicht aufhören zu wollen. Ob einer solchen anhaltenden Nässe die nicht durchgehends sehr guten Backsteine widerstehen werden, muß erst die Erfahrung bethätigen.

Der ganze Tunnelbau — der erste in Baiern — war früher durch die Ingenieure der Privat-Gesellschaft zu 31220 fl. veranschlagt. Die Königl. Eisenbahnbau-Kommission berechnete die Kosten desselben zu 130000 fl., wobei 1000 Fuß Länge bestimmt war und man auf Sandstein-Arbeiten rechnete. Maurermeister Jordan übernahm den ganzen Bau um 8 Prozent billiger als die Anschlagssumme. Im Laufe des Baues ergab sich jedoch, daß der hochgelegene Keuper-Sandstein nach unten sehr bald aufhörte und in bunten Mergel überging, der eine Schichte blauen Lettens enthielt, und man sah sich dadurch genöthigt, von dem obigen Akkorde abzustehen. Es wurde die Länge, auf 1015 Fuß bestimmt, zuletzt in 1050 Fuß ausgeführt, und die Kosten sollen sich, dem Vernehmen nach, auf 280000 fl. abschließen. Die Lieferung der Backsteine hatte der Unternehmer für 22 fl. pro 1000 Stück übernommen. Da jedoch die Termine der Lieferungen sehr rasch folgen mußten, und man sich anfangs veranlaßt sah, sehr viele Steine als unbrauchbar zu verwerfen, auch die Zeit immer mehr drängte, während die Steine kaum aufzutreiben waren, mußte man dem Unternehmer 27 fl. bezahlen und später den Schweinfurter und andern Lieferanten 36 und 38 fl. pro 1000 Stück bewilligen.

Hülfsbahnen, Hundeläufe, überhaupt regelmäßig geordneter Betrieb war nicht zu bemerken, und nur nothdürftig und höchst ungenügend waren zerbrochene Bohlenstücke für den Material-Transport nach Innen und Außen in Anwendung.

Die Stirnmauern sind 36 Fuß über den Schienen hoch und, wie beim Oberauer Tunnel, rechtwinklig gegen die Achse und die Böschungen gebaut. Die Gewölbsteine sind 9½ Fuß lang und nehmen nach unten ab bis auf etwa 5 Fuß. Vor jeder der beiden Vorbauten des Tunnels ist ein 86 Fuß breites Planum gebildet, mit etwa 8 und 10 Fuß hohen Widerlagsmauern, über denen das Gebirge abgeböscht ist.

Die größeren Eisenbahnbrücken (Viadukte) zwischen Augsburg und Nürnberg sind: die bei Augsburg über die Wertach, die bei Donauwörth

über die Donau (hat 6 Oeffnungen, jede 60 Fuß weit), die Fluthbrücke mit 5 Oeffnungen ebendaselbst, die 3 Viadukte bei Haarburg, die Wörnitzbrücke bei Oettingen, der Viadukt zwischen Wasser- und Altentrüdingen von 9 Oeffnungen, der von 13 Oeffnungen oberhalb Altentrüdingen, die zwei Viadukte von 50 Fuß Höhe mit 5 Oeffnungen bei Ober- und Unter-Wurmbach, der große Viadukt im Altmühlthal bei Gunzenhausen, ein anderer mit 3 Bogen über die Rezat bei Friedrichsgemünd, der bei Untermainbach 42 Fuß hoch, einer mit 3 Bogen von 74 Fuß Spannweite im Schwabachthal und der mit 5 Bogen über das Rednitzthal bei Wolkersdorf.

Von den Brückenbauten auf der ausgeführten Brücke zwischen Nürnberg und Bamberg ist die Brücke über die Pegnitz bei Doos, oberhalb Fürth, die bedeutendste; sie ist in einem Bogen von 70 Fuß Weite und etwa 50 Fuß Höhe, und zwar ganz aus großen Quadersteinen konstruirt, welche nur an den Fugen bearbeitet, sonst aber nach der in Baiern üblichen Weise unbearbeitet sind und ihre natürliche rauhe Seite zeigen. Die oberen Gewölbsteine reichen bis auf ⅓ des Bogens bis unter das Bandgesims, so daß der Schlußstein 6 Fuß hoch ist, die beiden längsten aber 7½ Fuß Höhe haben.

An dieser Stelle der Pegnitz finden sich drei Brücken dicht neben einander, nämlich außer der obigen noch eine für den Kanal, welche ebenfalls durch einen Gewölbebogen gebildet wird, und zwischen beiden die Brücke für den Landweg nach Poppenreuth, welche von Holz ist.

Die Gegend zwischen Nürnberg und Fürth bildet eine Ebene, in welche sich der Fluß ziemlich tief eingeschnitten hat. Ganz nahe bei der erwähnten Stelle wird die Eisenbahn und der fast parallel laufende Kanal von der Nürnberg-Fürther Eisenbahn und der Fürther Straße gekreuzt. Um die Straße über den Kanal hinwegzuführen, mußte dieselbe bedeutend erhöht werden, und als die Eisenbahn nach Bamberg einen horizontalen Straßen-Uebergang nöthig machte, sah man sich zu einer nochmaligen Erhöhung von 5—6 Fuß genöthigt, welches hier um so kostspieliger war, als ein muldenförmiges Seitenthälchen bedeutende Futtermauern für die Straße erforderte. Die vier Kreuzungen: Kanal und Süd-Nordbahn, Straße nnd Ludwigsbahn sind schief unter einem Winkel von etwa 50 Grad.

Die Kanalbrücke für die Straße, unter welcher der Leinpfad nur auf einer Seite durchgeht, ist nach älterer Art mit schiefen Gewölbsteinen (Quadern) konstruirt. Die Kanalbrücke für die Ludwigsbahn, welche unmittelbar unter der Schleusenkammer liegt, ist um die Leinpfadbreite schmäler als die vorige, indem der Leinpfad über dieselbe hinwegführt; sie ist nach neuerer Art mit rechtwinkligen, also gewundenen Gewölbsteinen (Quadern von 2 bis 3½ Fuß Länge) und gewundenen Fugen konstruirt.

Die Brücke über die Rednitz bei Schwabach erhält 7 Bogen mit 18 Fuß starken Pfeilern. Fünf dieser Bogen sind für die Fluth, einer für die Straße und einer für den Mühlkanal nebst einem Fahrwege.

Eine besondere Konstruktion erforderte die Durchführung des Wassergrabens, des sogenannten Fischbachs, bei Nürnberg, am Anfange des Bahnhofes, welcher aus den Dutzendteichen das Wasser in die Stadt führt. An

der Stelle nämlich, wo die Bahnlinie über diesen Fischbach geht, ist die Bahnebene 1,3 Fuß niedriger als der gewöhnliche Wasserspiegel, und 3 Fuß niedriger als die Uferhöhe des Fischbachs, daher die Anlage eines Heberdurchlasses bedingt wurde. Der Querschnitt dieses Baches ist 14 Quadratfuß, und dieser Heberdurchlaß erhält vorsorglich 4 Oeffnungen, wovon jede mit 2,5 Fuß im Durchmesser haltenden gußeisernen Röhren gefüttert ist, welche, des etwaigen Wasserdurchdringens wegen, neben sorgfältiger Verkittung noch mit Béton umgeben und durch übergelegte Quadern gedeckt sind. Jede dieser Röhren ist aus 6 Stücken zusammengesetzt, und jedes dieser Stücke ist in seiner Mitte untermauert. Die aus Quadern aufgeführten Stirnmauern, an denen das Wasser auf oben erwähnte 1,3 Fuß höher als die Bahnfläche sich anlegt, sind ebenfalls mit Béton gefüttert und deshalb aus zwei unverbundenen Theilen aufgeführt. Vor denselben ist ein Schlammfänger in Form eines kleinen Teiches mit Wasserfall angebracht.

Der Kostenanschlag war 6200 fl., die Akkordsumme, für welche dieselbe ausgeführt wird, doch nur 6100 fl.

Auf der Bahnstrecke zwischen Bamberg und der Reichsgrenze bei Hof kommen vor: die Wiesent- und Truppachbrücken bei Forchheim, die Mainbrücke bei Hochstadt, die Fluthbrücke neben dieser mit 10 Oeffnungen à 31 Fuß, die Brücken unter der schiefen Ebene bei Himmelkron, die Saalebrücken bei Seulbitz, Oberkotzau, Moschendorf und Unterkotzau bei Hof. Der Viadukt über das Saalethal bei Moschendorf hat 9 Oeffnungen, jede zu 50 Fuß Spannweite und ist 540 Fuß lang; der Viadukt bei Unterkotzau ist zwischen den Flügeln 558 Fuß lang, hat 8 Oeffnungen à 46 Fuß Weite und eine Höhe von 86 Fuß über dem höchsten Wasserstand der Saale.

Die Brücken und Kanäle sind, wie fast sämmtliche Arbeiten, in Akkord gegeben. Eine der Brücken von 12 Fuß Weite und 13 Fuß Höhe mit 2 Fuß Schlußsteinhöhe im Halbkreis gewölbt, zur Durchführung der Straße durch den 17 Fuß hohen Bahndamm, kostet, incl. der vier 30 Fuß langen Flügelmauern, 3200 fl.

Ein Durchlaß von 2 Fuß Breite, 45 Fuß Sohlenlänge mit 7 Fuß tiefen Fundamenten zu 280 fl. Ein gleicher, 2½ Fuß hoch, 3 Fuß weit, zu 481 fl.

Die früher erwähnte Brücke über den Ludwigskanal bei dem Nürnberger Hafen, Holzkonstruktion auf steinernen Pfeilern, kostete 5090 fl., nämlich das Mauerwerk 4620 fl., das Holzwerk 470 fl.

Alle Kunstbauten, mit Ausnahme der kleinen gedeckten Durchlässe, sind für Doppelbahn angelegt.

Zwischen Augsburg und der Reichsgrenze bei Hof kommen 445 Wegeübergänge im Niveau der Bahn vor. Davon treffen auf die Strecke zwischen

Augsburg und Donauwörth 57,
Donauwörth und Nürnberg 111,
Nürnberg und Lichtenfels 136,
Lichtenfels und Grenze bei Hof . . . . . 141.

Das Planum wird bis Hof vorläufig nur für ein Bahngeleise, 15½ Fuß breit, hergestellt; zwischen Hof und Plauen aber kommt, zufolge Uebereinkunft der Königl. Baierischen und Königl. Sächsischen Regierung, die Doppelbahn, die eine Kronenbreite von 27½ Fuß baier. = 28 Fuß sächsisch hat, zur Ausführung. Die Grunderwerbungen sind durchgehends für Doppelbahn vorgenommen worden.

Der Oberbau, welcher vorläufig nur für ein Geleise hergestellt wird, besteht aus sogenannten Doppeltihschienen, welche in gußeisernen Stühlen ruhen, die auf Steinwürfeln oder Holzschwellen befestigt sind. Der Querschnitt einer Schiene beträgt 3,7 Dezimal-Quadratzoll und das Gewicht eines laufenden Fußes 12 Pfd. Die Länge einer Schiene ist 17½ Fuß. Zwischen ihren Endpunkten ist sie fünfmal unterstützt, so daß auf jede Schiene sechs Stühle treffen. Bei der schiefen Ebene werden, da dieselbe mit schweren Lokomotiven befahren wird, mehr Unterstützungspunkte angewendet. Die Lieferung sämmtlicher Schienen besorgt das Etablissement von Johann Cockerill in Seraing bei Lüttich zu dem Preise von 5⅛ fl. pro Zentner; bis Bamberg geliefert kostet der Zentner 8¾ fl. — Die Stühle (Chairs) sind an Größe verschieden, je nachdem sie die End- oder Zwischenpunkte einer Schiene unterstützen. Ein Fugenstuhl wiegt 20⅝ Pfd. und ein Zwischenstuhl 15⅞ Pfd. Nach neueren Verträgen mit der Königl. Bergwerks- und Salinen-Administration zu München wird die Lieferung der Schienenstühle von den Königl. Baierischen Eisenhüttenwerken zu Königshütte, Bodenwöhr, Fichtelberg, Eichstädt und Bergen besorgt, und zwar für den Preis von 6 fl. bis 6 fl. 18 kr. pro Zentner, einschließlich aller Kosten bis zur Uebernahme. Als Unterlagen für die Schienenstühle dienen theils Querschwellen von Eichen- oder Föhrenholz, theils Steinwürfel. Die Anwendung des einen oder anderen Unterstützungsmittels hängt theils von ökonomischen, theils von technischen Rücksichten ab. Da, wo Steine billig zu haben sind, werden Steinwürfel in allen Abträgen und bis zu Aufträgen von 5 Fuß Höhe angewendet, und wenn die Dämme ein oder zwei Jahre Zeit haben, sich zu setzen, so werden selbst bei Aufträgen von 10 Fuß Höhe noch Steinwürfel angewendet. Bei allen größeren Aufdämmungen und überall da, wo es die Oekonomie gebietet, werden Holzschwellen gebraucht.

Die Spurweite der Schienen ist die in Baiern gesetzliche von 4 Fuß 8½ Zoll engl. oder 4,93 Fuß baierisch.

Die Bettung für den Oberbau ist 10 Fuß breit und etwa 1 bis 1½ Fuß stark, und besteht zu einem Drittheil aus starkem Kies und zu zwei Drittheilen aus Sand. Von 20 zu 20 Fuß Entfernung sind sogenannte Sickerdohlen 0,7 Fuß breit und hoch angelegt, und da, wo strenger Lehmboden ist, wird über die ganze Breite der Bahn ein Grandbett gelegt. Auf diese Unterlage werden die Steinwürfel, und zwar mit parallelen Seiten — nicht diagonal — gesetzt und mittelst kleiner Hebegeschirre in die richtige Lage gebracht. Die Steinwürfel sind 2 Fuß 2 Zoll breit und lang und 1 Fuß 1 Zoll hoch, und ihre Entfernung beträgt von Mitte zu Mitte 3 Fuß, zunächst an den Schienenstößen aber 2½ Fuß. Auf die Würfel werden vorher

die Stühle befestigt und dienen so zum leichteren Versetzen derselben, indem an der Kette des Hebegeschirrs ein Eisenstück in Form der Schiene angebracht ist, welches beim Versetzen mit einem Keil in den Stuhl festgemacht wird. Durch Heben und mehrmaliges Aufstampfen dieses Würfels bildet sich derselbe ein ziemlich festes Unterlager. Nachdem die Steine möglichst genau, und zwar mit $\frac{1}{40}$ (zuweilen auch mehr) Neigung nach Innen eingelegt sind, werden sie bis auf eine halbe Höhe verfüllt, dann die Schienen darauf gelegt, und nun erst beginnt die feinere Regulirung, wobei natürlich die Würfel wieder frei gemacht werden müssen, und gewöhnlich die Neigung nach Innen unbeachtet bleibt, indem man froh und zufrieden ist, wenn die Schienen nur in der gehörigen Richtung und Höhe liegen. Es waren anfangs zwar in Betreff des Legens des Oberbaues sehr ausführliche und strenge Vorschriften gegeben, allein während der Arbeit mußte mannichfach davon abgegangen werden, und als gar der 25. August 1844 (der Tag der Eröffnung der Bahnstrecke von Nürnberg bis Bamberg) heranrückte, war man zufrieden, den Oberbau nur einigermaßen leidlich hergestellt zu haben. Das Legen des Oberbaues geschieht nicht im Akkord, sondern im Tagelohn.

Eine besondere Schwierigkeit verursacht das Befestigen der Stühle auf den Steinwürfeln, und nur bei Anwendung eines sehr weichen, grobkörnigen Keupersandsteines ist es möglich, diese Arbeit um billigen Preis herzustellen.

Zum Bohren der Löcher wird der Stein aufrecht gestellt, und die Bohrmaschine in Form eines einfachen eisernen Rahmens darüber gespannt; an der aufliegenden Platte sowohl als in dem etwas davon entfernten äußeren Rahmenstück sind Löcher für den Bohrer in der vorgeschriebenen Richtung angebracht und geben so dem Bohrer die bestimmte Richtung. Man hat mehrere Formen für den Bohrer versucht, ist aber zuletzt bei denen mit großgewundenen Fugen geblieben. Die Bohrarbeit nehmen je zwei Mann vor. Sie erhielten anfangs pro Loch 1 kr., bis später auch diese Arbeit im Tagelohn ausgeführt wurde. Jeder Bohrer muß nach 10 bis höchstens 20 Löchern zurückgelegt und neu geschärft werden. Die hölzernen Dübel, welche in diese Löcher eingetrieben werden, werden durch eine Maschine angefertigt, um denselben vollkommene Gleichförmigkeit zu geben. Da jedoch die Bohrer fast mit jedem Loche etwas kleiner, die Dübel dagegen durch das Abnützen der Maschine stets bis zur neuen Regulirung etwas größer werden, so sieht man häufig die Arbeiter mit ihren Brodmessern an den harten eichenen Keilen abschnitzen, und es trifft sich nicht selten, daß schon beim Eintreiben der hölzernen Dübel die Steine springen. Nachdem eine getheerte Filzunterlage aufgelegt und der Stuhl auf dieselbe gesetzt ist, werden beide Dübel eingeschlagen und sodann die eisernen Nägel in die schon ganz festsitzenden Dübel eingetrieben. Hält der Stein dieses aus, so ist er gewiß gut; allein ganze Massen von Steinwürfeln werden zersprengt, und man kann annehmen, daß schon vor Benutzung der Bahn etwa 25 Prozent der Würfel in Abgang kommen. Wahr ist es jedoch, und man kann sich hiervon an der Nürnberg-Fürther Eisenbahn überzeugen, daß ein gesunder Stein, wenn derselbe obige Manipulationen ausgehalten hat, erst fest in der

Erde liegt und durch die erste Lokomotivfahrt und den ersten Winter nicht zersprengt worden ist, eine große Dauer besitzt; auch ist das Auswechseln der Schienen, so wie spätere kleinere Regulirungen leichter zu bewerkstelligen, als bei jedem andern System des Oberbaues.

Die Steinwürfel werden pro Stück mit 40 kr. bis 1 fl. bezahlt. Von den hölzernen Dübeln für die Steinwürfel kosten 100 Stück 1 fl. 12 kr., die kleinen Dübel bei Holzschwellen, welche gleichsam nur hölzerne Futter in den Löchern der eisernen Stühle sind, kosten pro 100 Stück 22 kr. Ein Hebegeschirr kostet 27 fl.

An Bahnhöfen und Stationsplätzen kommen auf der Bahnstrecke von Augsburg bis Hof im Ganzen 34 größere und kleinere vor; Bahnwärterhäuser wird dieselbe wenigstens 450 erhalten, da diese in der Regel nicht über 3000 Fuß von einander entfernt sein sollen. Dazu kommt eine noch unbestimmte Anzahl solcher Häuschen außerhalb der Bahn für die Uebertragung der Signale in bergigen Gegenden. Die Maschinen-Werkstätten in dem Bahnhofe zu Nürnberg sind unter Mitwirkung des Maschinenmeisters Herrn Exter eben so großartig als zweckmäßig eingerichtet. Alle Personen- und Güter-Transportwagen werden daselbst verfertigt. Der Bahnhof zu Augsburg wird ebenfalls eine größere mechanische Werkstätte erhalten; kleinere werden in Donauwörth, Nördlingen, Pleinfeld, Bamberg, Lichtenfels, Neuenmarkt und Hof errichtet werden.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Maschinen.

Zum Betrieb der eröffneten Bahnstrecken zwischen Augsburg und Donauwörth, so wie zwischen Nürnberg und Bamberg sind 24 Lokomotive angeschafft. Jede derselben hat ein Gewicht von 14½ Tonnen (273 Zoll-Ztr.). Der Durchmesser der Dampf-Cylinder beträgt 12 Zoll und der Kolbenhub 20 Zoll englisch. Sämmtliche Maschinen sind mit den neuesten Einrichtungen für veränderliche Expansion des Dampfes versehen. Acht derselben wurden aus der Maschinenfabrik von J. v. Maffei in München, weitere 8 von Keßler und Martiensen in Karlsruhe und die übrigen 8 von Meyer u. Komp. in Mühlhausen bezogen. Von den Müncheener Maschinen kostete eine, mit Einschluß der Transportkosten, 27000 fl.; von den Karlsruhern mit Transport 25000 fl. und von denen aus Mühlhausen mit Transport, jedoch ohne Eingangszoll, 24100 fl. Die Maschinen, welche für den Betrieb im Fichtelgebirge bestimmt sind, werden 19 Tonnen (340 Ztr.) und die für die schiefe Ebene bei Himmelskron 25 Tonnen (450 Ztr.) schwer. Zur Vermehrung des Gewichts der letzteren wird der Tender auf der Maschine sich befinden und von den 8 Rädern werden je 4 gekuppelt werden.

Im Jahre 1846 sind abermals 22 Lokomotive in Bestellung gegeben und hat man hierbei, so wie bei der früheren Lieferung die praktisch bewährtesten Anordnungen, so wie die Hauptdimensionen der Lokomotive zusammengestellt und die genaue Ausführung als eine der wesentlichsten Bedingungen des Akkords verlangt. Minder Wesentliches wurde dem Gutbefinden der Mechaniker überlassen, mit der Bedingung jedoch, sich darüber zu verständigen und

gleichförmig zu verfahren. Auf diese Weise erhielt man, ungeachtet die Maschinen in verschiedenen Fabriken gebaut waren, gleichartige Maschinen.

Insofern damals noch keine Maschinen nach dem gegebenen Programm ausgeführt waren, konnte das von der gewöhnlichen Regel abweichende Verfahren der Königl. Eisenbahn-Kommission bedenklich erscheinen; allein es hat sich durch die Vorzüglichkeit der Maschinen glänzend bewährt, und verdient um so mehr anerkannt und nachgeahmt zu werden, je mehr es den Betrieb erleichtert und die jährlichen Ausgaben für denselben vermindert. Es wird deshalb gewiß von Interesse sein, wenn wir im Nachstehenden das für die im Jahre 1846 in Lieferung gegebenen 22 Lokomotive erlassene Programm mittheilen.

Programm
zur Herstellung von Lokomotiven für die Königl. Baierische Ludwigs-Süd-Nord-Eisenbahn.

Die für die obengenannte Bahn zu fertigenden Lokomotive müssen im Ganzen und in den einzelnen Theilen nachstehenden Bedingungen entsprechen:

§ 1.

Von der Konstruktion im Allgemeinen. Die Maschinen werden nach dem Systeme der während der Fahrt beliebig veränderlichen Expansion erbaut, erhalten drei unwandelbare parallele Achsen mit 6 Rädern, innenliegenden Rahmen, außer der Rauchbüchse liegende Cylinder, veränderliches Blaserohr und sonstige Einrichtungen, wie sie unten näher werden beschrieben werden.

Die zu liefernden Lokomotive zerfallen bezüglich ihrer Dimensionen in drei Klassen **A**, **B** und **C**.

§ 2.

Von den Kesseln. Zu den Kesseln nebst Sieberöhren ist das beste Eisenblech zu nehmen, der Feuerkasten hat dagegen aus Kupfer zu bestehen.

Alle Materialien müssen von solcher Stärke genommen und so vollkommen gut zusammengesetzt werden, daß bei einem darin angebrachten kalten Wasserdruck von zwölf Atmosphären kein Bauch, keine Verletzung und keine Ausbiegung der Bleche von mehr als 6 Millimeter oder 2 baierischen Dezimallinien entsteht.

Diese Prüfung muß unnachsichtlich bei jedem Kessel vorgenommen und darüber ein amtliches Zeugniß beigebracht werden.

Der Achsenkasten soll an den Langseiten dicht und solid verschlossen und der Boden desselben mit einer Jalousie-Vorrichtung zum Auswerfen der Asche während der Fahrt versehen sein.

An der Vorderseite ist eine gut schließende Klappe anzubringen, welche von dem Führer beliebig geöffnet und geschlossen werden kann. An der Rückseite genügt eine kleine verschließbare Thür.

Außer dem Wasserglas müssen drei Probirhahnen angebracht werden.

Der Kessel ist mit zwei Sicherheits-Ventilen zu versehen, welche mit Federwagen zu verbinden sind.

Zur Messung des Dampfdruckes soll ein Kolben-Monometer angebracht werden. Die Dampfkuppel ist über den Feuerkasten zu legen.

Die Höhe des Kamins über den Schienen darf nicht über $14\frac{1}{2}$ Fuß baierisch betragen.

Die Kamine werden theils für Steinkohlen eingerichtet, theils mit Vorrichtungen gegen das Funkenauswerfen versehen.

Die vorderen Röhren-Oeffnungen in der Rauchkammer müssen durch eine Jalousie-Vorrichtung dicht verschlossen werden können.

Auf der Rauchkammer ist ein Schieber zum Einlassen kalter Luft anzubringen, welcher vom Standort des Führers aus manövrirt werden kann.

Das Blaserohr im Kamine muß so eingerichtet werden, daß dessen Oeffnungsfläche, einer Kreisfläche von $2\frac{1}{2}$ und 5 bis $5\frac{1}{2}$ engl. Zoll Durchmesser, je nach der Klasse der Maschinen entsprechend, durch den Lokomotivführer während der Fahrt beliebig verändert werden kann.

Die Wasserpumpen sind außerhalb des Rahmens anzubringen, damit man sowohl zu den Pumpen selbst, als auch zu den mit einfachen Bügeln zu verschließenden Ventilen leicht zukommen kann.

Der Regulator, welcher aus einem Schieber zu bestehen hat, ist zwischen die zwei Cylinder in der Rauchkammer zu legen und so einzurichten, daß der Dampfeintritt in dem einen oder andern Cylinder nach Belieben abgesperrt werden kann.

Die Kessel müssen auf jeder Seite mit einem Hahnen nebst Verbindungsrohr zum Erwärmen des Wassers in dem Tender versehen sein.

Die Kesselfläche wird bestimmt für die Maschinen der Klasse **A**: 48 Quadratfuß Feuerkasten, 715 Q.Fuß Röhrenfläche, vertheilt auf 135 Röhren von $12\frac{1}{2}$ Fuß Länge und $1\frac{5}{8}$ Zoll Durchmesser engl. Maaß. Klasse **B** und **C**: 60 Q.Fuß Feuerkasten und 798 Q.Fuß Röhrenfläche, vertheilt auf 150 Röhren derselben Dimensionen wie bei der Klasse **A**.

Die Maschinen der Klasse **C** müssen über dem Kessel einen Wasserbehälter von 60 Kubikfuß Rauminhalt erhalten, welcher mit dem Saugrohre durch eine Röhre so verbunden ist, daß durch Absperren eines am Saugrohre angebrachten Hahnens die Kommunikation zwischen dem Kessel und dem obenauf liegenden Wasserbehälter hergestellt werden kann.

§ 3.

Von den Cylindern und der Steuerung. Das Material zu den Cylindern muß bester Eisenguß, das zu den Kolbenstangen und den Dampfschieberstangen dagegen Gußstahl sein.

Bei den Maschinen der Klasse **A** sollen die Cylinder einen Durchmesser von $12\frac{1}{2}$ Zoll engl. bei 22 Zoll Kolbenhub bekommen. Klasse **B** einen Durchmesser von 15 Zoll engl. bei 24 Zoll Kolbenhub. Klasse **C** einen Durchmesser von 16 Zoll engl. bei 24 Zoll Kolbenhub.

Die Cylinder werden außerhalb der Rauchbüchse am Rahmen in horizontaler Lage angebracht.

Jeder Cylinder enthält zwei Wasserentleerungs-Hähne mit horizontal nach vorn gerichteten Oeffnungen.

Die Steuerung muß nach dem System der während der Fahrt beliebig verstellbaren Expansion nach der neuesten Einrichtung von Stephenson vorgerichtet werden, wobei die Excentriks direkt ohne Zwischenhebel auf die Dampfschieber wirken.

§ 4.

Von den Rädern. Die Räder erhalten die neueste Konstruktion von Stephenson mit schmiedeeisernen Speichen von Eckeisen und geschmiedeten Radkränzen.

Die mittleren Räder sollen einen schwachen, mehr Spielraum gestattenden Spurkranz erhalten.

Sämmtliche drei Achsen kommen zwischen die Rauch- und Feuerbüchse zu stehen, und es darf der größte Abstand der Vorder- von der Hinterachse nicht mehr als 10 Fuß engl. betragen.

Sollte sich bei der Zeichnung der Maschine deshalb ein Anstand ergeben, so wird weitere Verständigung vorbehalten.

An den Triebrädern muß das Gewicht des Krummzapfens und des entsprechenden Theiles der Kurbelstange sorgfältig ausgeglichen werden.

Die Lager der Radachsen sind mit einer Metall-Komposition von Kupfer, Zinn und Antimon auszugießen, was auch bei allen anderen Lagern der Maschine zu geschehen hat.

Die Triebräder der Maschinen Klasse **A** erhalten einen Durchmesser von 5 Fuß englisch, der Klasse **B** von $4\frac{1}{2}$ Fuß englisch und der Klasse **C** von $3\frac{1}{2}$ Fuß englisch; die freilaufenden Räder der zwei ersten Klassen von 3 Fuß englisch.

Bei der Klasse **A** dienen die Mittelräder als Triebräder, bei der Klasse **B** werden die vier hinteren und bei der Klasse **C** alle sechs Räder gekuppelt. Bei der letzteren Klasse muß ein Räderpaar mit einer wenigstens den dritten Theil des Radumfanges umfassenden Bremse versehen werden.

Ueber die Breite der Radkränze und deren Konus wird nähere Verständigung vorbehalten.

§ 5.

Von den Rahmen. Der Rahmen der Lokomotive muß in entsprechender Stärke ganz aus Schmiedeeisen bestehen und mit einer bequemen Gallerie versehen sein, damit man während der Fahrt sicher um die ganze Maschine gehen kann.

Die Vertheilung der Last auf die Räder anbelangend, so ist die Einrichtung dergestalt zu treffen: daß bei der Maschinenklasse **A** die auf den hinteren Rädern ruhende Last während des Fahrens im beliebigen Maaße auf die mittleren oder Triebräder zur Vermehrung der Adhäsion übertragen werden kann und daß bei der Klasse **B** und **C** die Belastung mittelst Balancier auf vier Triebräder gleichförmig vertheilt wird.

Am vordern Theile des Rahmens müssen Sicherheitseisen angebracht werden, welche so eingerichtet sind, daß im Winter die Besen angeschraubt werden können.

Vor den Triebrädern ist eine weitere Vorkehrung zur Anbringung von Besen zu treffen, so wie auch eine Sandstreubüchse daselbst angebracht werden muß, um im Nothfalle die Adhäsion vermehren zu können.

§ 6.

Von den Vorkehrungen gegen den Wärmeverlust. Nicht nur der cylinderische Theil des Kessels muß mit Holz überkleidet sein, sondern auch die Dampfkuppel und der ganze Feuerkasten. Diese Holzüberkleidung ist überall mit einem dicken Filz von Kuhhaaren zu unterlegen, und muß am Feuerkasten unterhalb des Gestelles an allen vier Seiten und in der ersten Hälfte unten am cylinderischen Theile des Kessels wieder mit Blech bedeckt sein. Ebenso müssen die Cylinder mit Filz, Holz und Blech überkleidet sein.

§ 7.

Von der Verbindung mit dem Tender. Zwischen Tender und Maschine sind mit einer Feder versehene Buffer zu legen.

Die Wasserkuppelung des Tenders und der Lokomotive muß nach dem Kugelsystem eingerichtet sein, welches ein freies Einfahren des Verbindungsstückes ge-

stattet und des Ausschraubens nicht bedarf. Die Verbindungsröhren müssen von Kupfer sein.

Die Zugkuppelung muß so eingerichtet werden, daß das Kuppelstück, ohne gehalten zu werden, bei dem Zusammenfahren in seine richtige Lage gelangt, um den Nagel sogleich einstecken zu können.

Endlich muß der Standort auf der Lokomotive mit dem auf dem Tender mit möglichst wenig Zwischenraum in einer Ebene liegen.

§ 8.

Von den Tendern. Die Tender werden vierrädrig und auf einen Wassergehalt von circa 160 Kubikfuß und mit einem Raum zur Aufnahme von anderthalb Klafter Holz (circa 170 Kubikfuß englisch) solid aus bestem Eisen und Eisenblech gebaut.

Die Räder und Achsen müssen genau denen gleich sein, die vorne an den Lokomotiven angebracht sind.

Auf dem Tender muß ein Werkzeugkasten, so wie der Raum für eine Winde passend ermittelt werden.

Die Bremsvorrichtungen sind so einzurichten, daß alle Räder ohne Ausnahme von zwei Seiten auf das kräftigste gebremst werden können.

An dem Tender ist eine Feuerspritze anzubringen, welche mit einem Schlauch von 200 Fuß Länge zu versehen ist und dem, außer dem Mundstück zum Spritzen, ein in die Saugrohrmündung passendes Mundstück beigegeben werden muß.

Die Kuppelung des Tenders mit dem Wagenzug muß so eingerichtet werden, daß dieselbe von dem Standort des Lokomotivführers aus leicht und schnell auslösbar ist.

Ferner hat der Tender eine Läute-Vorrichtung zu erhalten, welche von dem Wagenzug aus vermittelst einer Schnur in Thätigkeit gesetzt werden kann.

§ 9.

Von dem Anstrich der Lokomotive und Tender. Maschinen und Tender müssen reinlich und dauerhaft mit dunkelgrüner Farbe und schwarzer Einfassung lackirt werden.

Jede Maschine erhält auf jeder Seite einen in Messingbuchstaben dargestellten Namen und auf dem Kamin die laufende Nummer, welche auch hinten am Tender anzubringen ist.

§ 10.

Von der Uebereinstimmung in der Bauart. Alle Maschinen einer Klasse mit ihren Tendern müssen in ihrer Konstruktion im Allgemeinen sowohl als insbesondere in den mechanischen Theilen, den Gewinden rc., nach bestimmten Kalibern genau gleich gearbeitet werden, so daß jedes Stück einer Maschine an dieselbe Stelle einer jeden andern so passen muß, als ob es ursprünglich dafür bestimmt gewesen wäre.

Auch müssen die entsprechenden Theile der Maschinen verschiedener Klassen so weit, als es mit der spezifischen Einrichtung jeder Klasse vereinbarlich ist, im Kaliber übereinstimmend sein.

Ferner wird bedungen, daß bei Ausarbeitung der Zeichnungen zu diesen Maschinen auf die Konstruktion der gegenwärtig auf den Königl. Baierischen Staats-Eisenbahnen vorhandenen Maschinen bei allen jenen Theilen Rücksicht genommen werde, wo durch Abänderung kein erheblicher Vortheil zu erzielen ist. Dahin gehört insbesondere die Beibehaltung des Gewindkalibers.

§ 11.

Von der Ausrüstung der Maschine und des Tenders. Jeder Maschine müssen nachstehende Stücke beigegeben werden:

1 Kohlenschaufel,
1 Feuerhaken,
1 Feuerspieß,
2 Rohrputzer,
1 Rohrstöpseleisen mit 12 hölzernen Stöpseln,
1 eiserner Bankhammer,
1 Kupferhammer,
6 Meißel,
1 vollständiges Sortiment Schraubenschlüssel für sämmtliche Schraubenmuttern, welche bei der Lokomotive und dem Tender vorkommen,
1 französischer Schraubenschlüssel,
2 Hebeisen,
1 Zugkette von 30 Fuß Länge,
1 kupferne Fettkanne,
1 blecherne Fettbüchse,
1 größere und 2 kleinere Oelkannen,
1 Oelrohr,
1 Laterne zum Wasserstandszeiger,
2 Laternen zur Beleuchtung der Bahn.

§ 12.

Gewähr für die Leistung. Um die Tüchtigkeit der Materialien und der Arbeit, so wie die Erfüllung aller vorstehenden Bedingungen zu konstatiren, wird vorbehalten, daß, nachdem die Maschinen durch den Fabrikanten auf der Königl. Baierischen Eisenbahn aufgestellt sein werden, dieselben ohne weiteren Aufenthalt, als das Reinigen erfordert, Ein Tausend Baierische Poststunden im ordentlichen Dienste laufen.

Sollten sich während dieser Probezeit Material- oder Konstruktionsfehler zeigen, so müssen die fehlerhaften Theile durch den Lieferanten unentgeltlich ersetzt werden.

Als Leistung der Maschinen wird bedungen, daß die Maschinen der Klasse **A** bei ruhiger Luft auf Bahnstrecken, in welchen die größte Steigung 1 : 200 ist, 80 Tonnen, ausschließlich des Tenders, mit 9 baierischen Wegstunden konstanter Geschwindigkeit in Bruttoladung führen; die Maschinen der Klasse **B** auf Bahnstrecken, auf welchen die größte Steigung 1 : 100 ist, 90 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 6 baierischen Wegstunden und die Maschinen der Klasse **C** auf Bahnstrecken, auf welchen die größte Steigung 1 : 100 ist, 140 Tonnen Bruttolast, ausschließlich des Tenders, mit 4 baierischen Wegstunden Geschwindigkeit.

Genehmigt durch Höchste Entschließung des Königl. Baierischen Ministeriums des Innern vom 8. Mai 1846.

Nürnberg, am 13. Juni 1846.

Königl. Baierische Eisenbahnbau-Kommission.

Pauli. Dürig.

Für den Personentransport bestehen bis jetzt drei Wagenklassen; eine vierte soll versuchsweise angewendet werden. Der schnellern Uebersicht wegen hat man jeder Wagenklasse eine eigene Farbe gegeben; so hat die

1. Klasse einen rothen, die 2. Klasse einen violetten und die 3. Klasse einen gelben Anstrich.

Daß durch Allerhöchste Verfügung vom 7. April 1845 der Betrieb der Königl. Eisenbahnen einer dem Ministerium des Königl. Hauses und des Aeußern unmittelbar untergeordneten General-Verwaltung übertragen ist, haben wir bereits Seite 98 angeführt und dort zugleich das Wesentlichste über die Einrichtung derselben hervorgehoben.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Auf den einzelnen Bahnstrecken waren die Betriebseinnahmen von deren Eröffnung an wie folgt:

Monat.	Auf der am 1. Oktober 1844 dem Verkehre übergebenen Nürnberg-Bamberger Bahnlinie.		Auf der am 20. Nov. 1844 eröffnet. Bahnstrecke zwischen Oberhausen (bei Augsburg) u. Nordheim (bei Donauwörth).		Zusammen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Oktober 1844 . . .	17041	38	—	—	17041	38
November „ . . .	9592	17	936	42	10528	59
Dezember „ . . .	10014	45	3001	37	13016	22
Zusammen im Jahre 1844	36648	40	3938	19	40586	59
Januar 1845 . . .	8730	10	3181	38	11911	48
Februar „ . . .	7298	59	2087	52	9385	51
März „ . . .	9105	26	3038	42	12144	8
April „ . . .	14621	45	4624	36	19246	21
Mai „ . . .	22630	44	6643	11	29273	55
Juni „ . . .	26715	39	7510	46	34226	25
Juli „ . . .	16560	50	8763	19	25324	9
August „ . . .	18744	48	9072	51	27817	39
September „ . . .	18756	31	9054	16	27810	47
Oktober „ . . .	16454	30	8471	22	24925	52
November „ . . .	18359	13	5475	46	23834	59
Dezember „ . . .	12378	27	4315	10	16693	37
Zusammen im Jahre 1845	190356	2	72239	29	262595	51
Januar 1846 . . .	12834	25	4673	14	17507	39
Februar*) „ . . .	16637	29	4507	15	21144	44
März „ . . .	21539	52	6168	28	27708	20
April „ . . .	25301	47	7602	45	32904	32
Mai**) „ . . .	33825	15	37797	31	71622	46
Juni „ . . .	37331	28	37855	45	75187	13
Juli „ . . .	32863	38	37203	6	70066	44
August „ . . .	29117	38	55893	50	85011	28
September „ . . .	28415	52	52822	39	81238	31
Oktober***) „ . . .	34886	54	41359	21	76246	15
November „ . . .	26630	10	27663	—	54293	10
Dezember „ . . .	24945	16	23432	21	48377	37
Zusammen im Jahre 1846	324329	44	337379	15	661308	59

*) Am 15. Februar 1846 wurde die Bahnstrecke zwischen Bamberg und Lichtenfels dem Verkehre übergeben.

**) Am 28. Mai 1846 wurde die Bahnstrecke zwischen dem Bahnhofe der München-Augsburger Eisenbahn in Augsburg und dem provisorischen Bahnhofe in Oberhausen eröffnet und sind seit dieser Zeit in der Rubrik 2 die Einnahmen der früheren München-Augsburger und der Oberhausen-Donauwörther Bahnstrecke zusammen aufgeführt.

***) Am 15. Oktober 1846 wurde die Bahnlinie von Lichtenfels über Kulmbach bis Neuenmarkt dem Verkehre freigegeben.

Ueber die speziellen Betriebs-Ergebnisse vermögen wir nichts weiter mitzutheilen, indem uns auf unser desfallsiges Gesuch von der General-Verwaltung der Königl. Baierischen Eisenbahnen erwidert worden ist, daß sie zur Zeit um so weniger in der Lage sei, die gewünschten speziellen Mittheilungen über die Ergebnisse des Betriebes zu machen, als die Baierischen Eisenbahnen noch kein Ganzes bildeten und bis jetzt ihre Unterhaltung von einer andern Behörde, nämlich der Königl. Eisenbahn-Kommission in Nürnberg besorgt worden wäre. Berichte, wie sie bei den Gesellschaften von den Gesellschafts-Organen für die Aktionäre über die Betriebs-Ergebnisse mit Erörterung der verwendeten Maschinen, Wagen, Materialien u. s. w. verfaßt werden, lägen überhaupt nicht in der Geschäfts-Aufgabe der General-Verwaltung.

Es wurden uns dagegen Notizen über Frequenz und Einnahme auf den Königl. Baierischen Eisenbahnen in den Etatsjahren $18\frac{44}{45}$ und $18\frac{45}{46}$ mitgetheilt, welche wir in dem Nachstehenden aufführen.

Im Etatsjahr $18\frac{44}{45}$.

Bahnstrecken.	Anzahl der beförderten Reisenden.	Einnahmen: für Personenbeförderung.		für den Frachtgütertransport.		für Reisegepäck, Equipagen und Viehbeförderung.		Gesammtsumme.	
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
München-Augsburg	209070	199646	14	48062	16	33467	16	281175	46
Augsburg-Donauwörth	98077	47517	51	622	30	9882	37	58022	58
Nürnberg-Bamberg	357209	152887	36	9682	5	14008	1	176577	42
Summe	664356	400051	41	58366	51	57357	54	515776	2[illegible]

Im Etatsjahr $18\frac{45}{46}$.

Bahnstrecken.	Anzahl der beförderten Reisenden.	Frachtgüter.		Einnahmen: für Personenbeförderung.		für den Frachtgütertransport.		für Reisegepäck, Equipagen und Viehbeförderung.		Gesammtsumme.	
		Ztr.	pfd.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
München-Donauwörth .	404604	399877	32	295476	21	59848	50	53986	37	409311	48
Nürnberg-Lichtenfels .	432411	326073	28	216268	28	41687	33	20746	29	278702	30
Summe	837015	725950	60	511744	49	101536	23	74733	6	688014	18

i. Fahrordnung, Tarif.

Bis jetzt sind nur zwei verschiedene Fahrkurse eingeführt: einer für Personen und einer für Personen und Güter zugleich. Die Geschwindigkeit, mit welcher gefahren wird, beträgt in einer Zeitstunde bei Personentransport 9 und bei vereinigtem Güter- und Personentransport 7½ Wegstunden, einschließlich der Zwischenaufenthalte. Sollte sich früher oder später die Nothwendigkeit herausstellen, noch andere Arten von Fahrkursen (z. B. Eilfahrten oder bloße Frachtfahrten) einzuführen, so ist technischer Seits bereits Vorsorge getroffen, diese Kurse sofort in Wirksamkeit treten zu lassen.

Zwischen Nürnberg, Bamberg und Lichtenfels gingen im Sommer 1846 drei Personenzüge und ein vereinigter Güter- und Personenzug; im Winter 18⁴⁶/₄₇ gehen dagegen drei Züge zwischen Nürnberg, Bamberg und Lichtenfels und zwei Züge zwischen Lichtenfels, Kulmbach und Neuenmarkt. Auf der Bahnstrecke München-Augsburg-Donauwörth finden täglich drei Fahrten Statt.

Bis zum Jahre 1845 bestanden in den Fahrpreisen der Königlichen Eisenbahnen (einschließlich der vom Staate angekauften München-Augsburger Eisenbahn) bedeutende Differenzen. Während nämlich auf den beiden dem Verkehr übergebenen Strecken der Ludwigs-Süd-Nordbahn, mit Einrechnung der Beförderungskosten für 40 Pfund Gepäck, eine Person für die 1., 2. und 3. Wagenklasse beziehentlich 7½, 5½ und 4 kr. für eine Stunde bezahlte, trafen bei der München-Augsburger Bahn (da der alte Tarif beibehalten worden war) für dieselben Wagenklassen und dasselbe Gepäck 11, 9 und 5 kr. für die Person, eine Stunde weit transportirt. Durch Allerhöchste Verordnung vom 15. Mai 1845 wurden diese Differenzen beseitigt, indem die bisherigen Tarife vom 1. Juli an außer Wirksamkeit gesetzt und dafür folgende neue aufgestellt wurden.

1. Personentransport-Tarif.

Eine Person ohne Gepäck zahlt für die Wegstunde:

9 kr. in der 1. Wagenklasse,
6 „ „ „ 2. „
4 „ „ „ 3. „
2½ „ „ „ 4. „

wenn eine solche eingeführt wird.

2. Gepäck- und Packet-Tarif.

Für eine Wegstunde treffen auf:

10 Zollpfund	0,4 kr.		90 Zollpfund	2,4 kr.	
20 „	0,8 „		100 „	2,5 „	
30 „	1,2 „		125 „	3,0 „	
40 „	1,5 „		150 „	3,5 „	
50 „	1,8 „		175 „	4,0 „	
60 „	2,0 „		200 „	4,5 „	
70 „	2,2 „		300 „	6,5 „	
80 „	2,3 „		400 „	8,5 „	

3. Equipagentransport.

1. Klasse.

(Gedeckte Reisewagen) 45 kr. pro Stück und Wegstunde.

2. Klasse.

(Halbgedeckte Kalesche) 30 kr. pro Stück und Wegstunde.

3. Klasse.

(Offene Kalesche) 20 kr. pro Stück und Wegstunde.

Für die in oder auf dem Wagen mitfahrenden Personen sind Fahrbillete der 3. Klasse zu lösen.

4. Viehtransport.

30 kr. pro Stunde für einen ganzen Wagen,
9 = = = = jeden Ochsen oder Zuchtstier,
7 = = = = jede Kuh oder jedes Rind,
2 = = = = jedes gemästete Schwein,
1½ = = = = jedes ungemästete Schwein, dann für jedes Kalb oder Schaaf,
6 = für je 6 Stunden von einem Hunde.

5. Gütertransport.

Für einen Zollzentner eine Stunde weit wird bezahlt:

1½ kr. für Eilgut und voluminöse Gegenstände (1. Kl.),
1 = = Frachtgut mit Fuhrmannslieferzeit (2. Kl.),
½ = = Landesprodukte und Rohstoffe (3. Kl.).

Bei Versendungen von ganzen Wagenladungen zu 60 Ztr. und darüber unter einem Frachtbriefe findet eine Frachtermäßigung für Güter 2. Klasse von 25 Prozent und für Güter 3. Klasse von 10 Prozent Statt.

Die Entfernungen der einzelnen Stationen, nach welchen die Berechnung geschieht, sind in folgender Tabelle zusammengestellt:

		Wegstunden.
Von Augsburg bis	Gersthofen	2,0
	Meitingen	5,6
	Donauwörth	11,0
Von Donauwörth bis	Haarburg	3,8
	Nördlingen	8,2
	Oettingen	11,9
	Wassertrüdingen	14,9
	Gunzenhausen	18,8
	Pleinfeld	23,3
	Roth	28,1
	Schwabach	30,7
	Nürnberg	34,7
Von Nürnberg bis	Poppenreuth	2,0
	Eltersdorf	4,1

		Wegstunden.
	Erlangen	5,5
	Baiersdorf	7,6
	Forchheim	9,5
	Hirschaid	12,8
	Bamberg	16,0
Von Bamberg bis	Breitengüßbach	2,0
	Ebensfelden	5,3
	Staffelstein	6,8
	Lichtenfels	8,5
	Hochstadt	10,5
	Burgkundstadt	12,2
	Mainleus	15,1
	Kulmbach	16,6
Von Kulmbach bis	Untersteinach	1,7
	Neuenmarkt	3,3
	Marktschorgast	5,3
	Stambach	8,3
	Münchberg	11,0
	Schwarzenbach	14,5
	Hof	18,2
	Reichsgrenze	21,3

Gesammt-Entfernung von Augsburg bis an die Grenze bei Hof = 99,7 Stunden.

Die Bestimmungen bei den einzelnen Tarifen sind die früheren Seite 2179 bis 2197 angeführten.

k. Personenfrequenz.

(Seite 2198.)

Die Personenfrequenz und die Einnahme dafür war von der Eröffnung der verschiedenen Bahnstrecken in den einzelnen Monaten folgende:

Monat.	Auf der Bahnstrecke zwischen Nürnberg und Bamberg.			Auf der Bahnstrecke zwischen Augsburg und Donauwörth.			Zusammen.		
	Personen.	Einnahme. fl.	kr.	Personen.	Einnahme. fl.	kr.	Personen.	Einnahme. fl.	kr.
Oktober 1844	32333	15942	43	—	—	—	32333	15942	43
November "	32285	8679	26	1972	936	42	34157	9616	8
Dezember "	24769	8370	54	6342	2660	42	31111	11131	36
Zusammen im Jahre 1844	89387	32993	3	8314	3597	24	97601	36690	27
Januar 1845	22898	7437	15	6384	2654	51	29282	10092	6
Februar "	17163	5609	36	4085	1716	12	21248	7325	48
März "	20936	6946	24	6137	2593	54	27073	9540	18
April "	29356	10560	33	8641	3742	42	37997	14303	15
Mai "	54596	20160	6	13341	5422	36	67937	25582	42
Juni "	48085	19448	21	16122	6203	3	64207	25651	24
Juli "	28470	16341	18	12146	7140	—	40616	23481	18
August "	27420	16644	57	11199	7098	6	38619	23743	3
September "	27582	16663	39	11806	7421	54	39388	24085	33
Oktober "	23148	14038	6	10323	6913	—	33471	20951	6
November "	16190	9502	—	6365	4012	18	22555	13514	18
Dezember "	15890	8472	33	5035	3214	12	20925	11686	45
Zusammen im Jahre 1845	331734	151824	48	111584	58132	48	443318	209957	36
Januar 1846	14042	7641	21	5225	3480	33	19267	11121	54
Februar*) "	19578	10042	—	5348	3353	—	24926	13395	—
März "	29072	14620	—	7634	4866	36	36706	19486	36
April "	36839	19353	20	9362	6132	27	46201	25485	47
Mai**) "	48037	26665	57	40019	27344	7	88056	54010	4
Juni "	55944	30313	12	44304	27970	51	100248	58284	3
Juli "	50836	27343	44	38059	26473	31	88895	53817	15
August "	46791	24668	48	60133	42830	31	106924	67499	19
September "	43644	23607	54	53489	39531	56	97133	63139	50
Oktober***) "	49617	27592	41	35350	29091	22	84967	56684	3
November "	35036	18805	15	21495	17456	6	56531	36261	21
Dezember "	28027	15174	36	18066	14121	52	46093	29296	28
Zusammen im Jahre 1846	457463	245828	48	338484	242652	52	795947	488481	40

*) Am 15. Februar 1846 wurde die Bahnstrecke zwischen Bamberg und Lichtenfels dem Verkehre übergeben.

**) Am 28. Mai 1846 wurde die Bahnstrecke zwischen dem Bahnhofe der München-Augsburger Eisenbahn in Augsburg und dem provisorischen Bahnhofe in Oberhausen eröffnet und ist seit dieser Zeit in der Rubrik 2 die Personenfrequenz und die Einnahme dafür der früheren München-Augsburger und der Oberhausen-Donauwörther Bahnstrecke zusammen aufgeführt.

***) Am 15. Oktober 1846 wurde die Bahnlinie von Lichtenfels über Kulmbach bis Neuenmarkt dem Verkehre freigegeben.

I. Güterfrequenz.
(Seite 2198.)

Die Einnahme für den Güter-, Vieh- und Equipagentransport war, wie folgt:

Monat.	Auf der Bahnstrecke zwischen Nürnberg und Bamberg.		Auf der Bahnstrecke zwischen Donauwörth und Augsburg.		Zusammen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Oktober 1844 . .	1098	55	—	—	1098	55
November = . .	912	51	—	—	912	51
Dezember = . .	1643	51	340	55	1983	46
Zusammen im J. 1844	3655	37	340	55	3996	32
Januar 1845 . .	1292	55	526	27	1819	22
Februar = . .	1689	23	371	40	2061	3
März = . .	2159	2	444	48	2603	50
April = . .	4061	12	871	54	4933	6
Mai = . .	2470	38	1221	35	3692	13
Juni = . .	7267	18	1307	43	—	—
Juli = . .	219	32	1623	19	1842	51
August = . .	2099	51	1974	45	4074	36
September = . .	2092	52	1632	22	3725	14
Oktober = . .	7267	18	1307	43	8575	1
November = . .	2501	10	1463	28	3964	38
Dezember = . .	3905	54	1100	58	4006	52
Zusammen im J. 1845	37027	5	13846	42	50873	47

Monat.	Auf der Bahnstrecke zwischen Nürnberg und Bamberg.				Auf der Bahnstrecke zwischen Augsburg und Donauwörth.				Zusammen.			
			Einnahme.				Einnahme.				Einnahme.	
	Ztr.	Pfd.	fl.	kr.	Ztr.	Pfd.	fl.	kr.	Ztr.	Pfd.	fl.	kr.
Januar 1846 . .	32985	87	5193	4	3549	28	1192	38	36535	15	6385	42
Februar*) = . .	39950	42	6595	29	5254	24	1154	15	45204	66	7749	44
März = . .	38991	98	6919	19	5056	23	1301	52	44051	21	8221	11
April = . .	32588	82	5948	27	6252	22	1470	18	38841	4	7418	45
Mai**) = . .	34475	44	7159	17	36472	61	10453	24	70948	5	17612	41
Juni = . .	32620	74	7017	16	32090	5	9884	54	64711	79	16902	10
Juli = . .	20775	85	5519	54	32291	86	10729	35	53067	71	16249	29
August = . .	19675	65	4448	50	39670	81	13063	19	59346	46	17512	9
September = . .	32348	38	4807	58	41565	71	13290	43	73914	9	18098	41
Oktob. ***) = . .	32380	96	7294	13	44770	56	12267	59	77151	52	19562	12
November = . .	36497	79	7824	55	45465	—	10206	54	81962	79	18031	49
Dezember = . .	51676	26	9770	40	44518	37	9312	6	96194	63	19082	46
Zusammen im J. 1846	404971	16	78499	22	336956	94	94327	57	741928	10	172827	19

Der Gütertransport ist hiernach namentlich auf der Bahnstrecke zwischen Nürnberg und Bamberg nicht sehr bedeutend, was wohl dem Umstande zuzuschreiben ist, daß die Bahn an dem fast parallel laufenden Ludwigs-Kanal und der Chaussee erhebliche Konkurrenten hat.

In Betreff der Anmerkungen *), **) und ***) verweisen wir auf die gleichen Bemerkungen unter Personenfrequenz und Betriebseinnahmen.

B. Bahn-Abtheilung Augsburg-Lindau.

a. Geschichte derselben.

(Seite 2198.)

Durch das Gesetz vom 25. August 1843 (Seite 2158) wurde der Bau dieser Bahnlinie, in Verbindung mit der Bahnstrecke von Augsburg bis an die Nordgrenze bei Hof unter dem Namen „Ludwigs-Süd-Nordbahn" auf Staatskosten gesichert und die Ausführung derselben der Königl. Eisenbahn-Kommission zu Nürnberg übertragen, welche technischer Seits für diese Bahnstrecke noch den Königl. Ober-Ingenieur Ruland zugetheilt erhielt. Die nöthigen Vorarbeiten begannen hierauf im Jahre 1844 und wurden so weit beendigt, daß im Laufe des Jahres 1845 die Erdarbeiten auf der Bahnstrecke zwischen Augsburg und Kaufbeuern in Angriff genommen werden konnten. Diese ganze Strecke ist bis auf einige Theile, welche wegen des Torfgrundes größere Schwierigkeiten darbieten, in ihrem Unterbau vollendet und vom Frühjahr 1847 an wird mit Legung der Schwellen und Schienen für die ganze Strecke begonnen werden, so daß im Herbste desselben Jahres der Betrieb auf dieser Bahnlinie eröffnet werden kann.

Auf der weitern, an Terrainschwierigkeiten sehr reichen Bahnlinie zwischen Kaufbeuern und Lindau hat man, nach Beendigung der nöthigen Detailmessungen zur Ermittelung der günstigsten Bahntrace, die Arbeiten ebenfalls während des Jahres 1846 an verschiedenen Stellen begonnen und hofft man, mit denselben im Laufe des Jahres 1847 so weit vorzuschreiten, daß die Bahnlinie Ende 1848 dem Verkehre übergeben werden kann.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe*).

Bei Lindau beginnt die Bahn höchst wahrscheinlich in der Nähe des kleinen Exerzierplatzes, windet sich hierauf um den Vorsprung zwischen Holdereggen und dem Giebelbach, überschreitet bei Hoyern die Staatsstraße von Lindau nach Tettnang und zieht sich alsdann am Hoyersberge hin. Nachdem Bodolz auf der Nordseite berührt ist, biegt die Bahn in das gegen Taubenberg sich öffnende Thälchen aus, wodurch einestheils die für die Maximalsteigung von 1 : 100 erforderliche Bahnverlängerung, anderntheils ein stets sich änderndes Terrain erzielt wurde. Nach Schönau gelangt, verfolgt die Bahn bis Oberreitnau hinaus das Thalgehänge der Ach, welche sie nach einer Wendung von fast 180 Ruthen bei Hohenreutin überschreitet. Zwischen diesem Orte und Weißenberg, wohin sie sich nun wendet, ist ihre Rich-

*) Hierbei, so wie bei dem Folgenden ist benutzt: Beschreibung der Königl. Baierischen Staats-Eisenbahnen. Zweites Heft. In 4 Situations-, Nivellements- und Uebersichts-Karten, die Ludwigs-Süd-Nordbahn vom Bodensee bis zur Donau umfassend. Nach amtlichen Quellen und eigener Anschauung bearbeitet von Karl Max Bauernfeind, Lehrer an der Königl. Ingenieurschule zu München und funkt. Ingenieur bei der General-Verwaltung der Königl. Eisenbahnen. — Nürnberg. Verlag von Joh. Leonh. Schrag. 1846.

tung jener von Lindau nach Bodolz gerade entgegengesetzt; die Beschaffenheit des Terrains und die Einhaltung der größten Steigung von 1 : 100 bedingten aber eine solche Führung. Von der Station Schlachters bis gegen Wohmbrechts hat die Bahn wenig Krümmungen. Sie schneidet auf dieser Strecke zweimal die Staatsstraße von Lindau nach Isny und passirt bei Stockenweiler ein 18 Fuß tiefes Torflager von mehr als 3000 Fuß Länge, und weiter oberhalb das Degermoos von noch größerer Ausdehnung. An Wohmbrechts und Mariathann vorüber wendet sich die Bahn beinahe in einem Halbkreise Muthen zu, woselbst sie die Laiblach in einer Höhe von 84 Fuß übersetzt. Eine fast eben so große, aber entgegengesetzte Biegung vereinigt sich mit der geraderen Richtung nach Heimenkirch, an die sich wieder mehrere Kurven anschließen, die an Dreiheiligen und Wigglis vorüber auf die Röthenbacher Hochebene führen, welche nur mittelst eines Einschnittes zu gewinnen war. Hier kommen die bedeutendsten Erdarbeiten vor. Indem die Bahn den Rentershofer Tobel in einer Höhe von 181 Fuß durchschneidet, kommt sie auf die sehr wellenförmige Abdachung des Hahnenschenkels zu liegen, auf der sie sich bis Heimhofen hinzieht. Bald darauf durchbricht sie bei Harbatzhofen eine Einsattelung des Bergrückens mit einem Tunnel, um in das Thal der Argen zu gelangen, in dem sie sich fast gegen Staufen hinwindet, das auf der Wasserscheide zwischen der Argen und Weissach liegt. Hier hat die Bahn eine Höhe von 1365 Fuß über dem Bodensee erstiegen. Die Hauptwasserscheide zwischen Rhein und Donau, welche bei Hinterstaufen überschritten wird, bietet merkwürdigerweise eine 73 Fuß tiefere Uebergangsstelle als die der Weissach und Argen. Von Staufen aus senkt sich die Bahn in das Achthal hinab, anfangs über Viadukte geführt und in steile Felshänge, wie die des Staufener Kegels und jene bei Knechtenhofen, eingeschnitten, später auf sanft geneigten, nur hier und da von Gießbächen (Tobeln) durchschnittenen Wiesgründen an dem Alpsee vorbei und theilweise in ihm bis Immenstadt sich hinschlängelnd.

Nachdem die Bahn unterhalb der Einmündung der Ach in die Iller auf eine Länge von 500 Fuß durch das Bett der letzteren führt und auf weitere 3000 Fuß an dem steilen Flußufer hinzieht, gewinnt sie eine weit ausgedehnte Ebene, auf der sie sich in einer Länge von etwa einer Meile entwickelt. Hierauf zieht sie sich nach der bei Oberdorf liegenden untergeordneten Wasserscheide zwischen der Iller und dem Niedersonthofener See, übersetzt bei Waltenhofen die Schlucht des Waltenhofer Baches, und indem sie sich der Iller wieder nähert, bewegt sie sich auf den flachen östlichen Gehängen der auf der Waltenhofer Hochebene liegenden kleinen Hügel gegen Buch und von da nach dem auf der Ebene zwischen dem Hochufer der Iller und der Immenstadter Straße liegenden Bahnhof in Kempten, der von dem Fischerthore ungefähr 1200 Fuß entfernt ist. Die Terrainverhältnisse bringen es mit sich, daß in Kempten eine Kopfstation angelegt werden muß. Der zweite, nach Norden führende Kurvenzweig dieser Station überschreitet in geringer Entfernung von Kempten die Iller da, wo ihre Hochufer eine Schlucht bilden. Ein Viadukt von 115 Fuß Höhe vermittelt den Uebergang.

Das Thal der Iller wird nun ganz verlassen und dagegen das der Wertach zu gewinnen gestrebt. Indem die Bahn den Bachtelgrund anfangs auf seinem rechtseitigen Gehänge, dann, nach Ueberschreitung des Thals in der Nähe des Bachtelweihers, auf der linken Seite östlich bis Moos und von dort aus in nordöstlicher Richtung bis Betzigau durchzogen, erreicht sie das günstige westliche Gehänge des Wagegger Weiherbachthals, das sie bis in die Nähe von Immenthal verfolgt. Dort macht sie eine scharfe Wendung von fast 180° und erreicht, auf dem Gehänge des linkseitigen Ufers der östlichen Günzach bis fast zu deren Ursprung fortgeführt, die Wasserscheide zwischen Iller und Wertach, welche bei Miltenberg die geeignetste Uebergangsstelle hat. Hier liegt die Bahn 1465 Fuß über dem Bodensee und 1977 Fuß über dem tiefsten Niveau der Süd-Nordbahn bei Bamberg. Ihre vertikale Erhebung beträgt also fast 2000 Fuß. Jenseits Miltenberg lehnt sich die Linie an den Grünegger Hang und folgt dann einem durch das Gefälle von 1 : 100 vorgeschriebenen Umwege bis zum Thale des Schwellenbachs, worin sie bis zu dessen Einmündung in das Thal der Kirnach bei Aitrang bleibt. Von hier aus führen lange Gerade und flache Kurven auf dem linken Ufer der Kirnach und später der Wertach bis Kaufbeuern, woselbst der ebengenannte Fluß überschritten wird. Das Wertachthal verläßt die Bahn erst später bei Pforzen, indem sie nach der Hochebene zwischen der Wertach und Gennach sich wendet, theils um dieses günstigere Terrain zu benutzen, theils um Buchloe, das im Thal der Gennach liegt, zu erreichen. Dieses Thal, welches sich bei Langeneringen mit dem der Singolt vereinigt, erstreckt sich bis Schwabmünchen in großer Breite. Rechts wird dasselbe von einem in ziemlich gerader Richtung fortlaufenden 40 bis 50 Fuß hohen Hang begrenzt, an den eine weit ausgedehnte Ebene sich anschließt, welche die Wasserscheide zwischen Lech und Wertach bildet und bis Augsburg fortzieht, wo sie in den Hauptbahnhof einmündet.

Die anzulegenden Bahnhöfe ꝛc. zerfallen nach ihrer Größe in Eilkurs-, Verkehrs- und (Güter-) Stationen, und zwar: Lindau, Oberreitnau, Schlachters, Hergatz, Oberhäuser, (Harbatzhofen), Staufen, Immenstadt, Martinszell, (Waltenhofen), Kempten, (Betzigau), Wildpoldsried, Günzach, Aitrang, (Ruderatshofen), Biessenhofen, Kaufbeuern, (Pforzen), Buchloe, (Westereringen), Schwabmünchen, (Grossaitingen), Bobingen, (Inningen), Augsburg.

Die Gesammtlänge der Bahn von Lindau bis Augsburg beträgt 655098 Fuß oder 25,79 Meilen. Hiervon kommen auf Bahnstrecken von

	Fuß		Meil.
Lindau bis Immenstadt . . .	231921 Fuß	oder	9,13 Meil.
Immenstadt bis Kempten . . .	73880 =	=	2,91 =
Kempten bis Kaufbeuern . . .	145225 =	=	5,72 =
Kaufbeuern bis Schwabmünchen	122410 =	=	4,82 =
Schwabmünchen bis Augsburg .	81622 =	=	3,21 =
	655098 Fuß	oder	25,79 Meil.

Umstehende Summe 655098 Fuß oder $25_{,79}$ Meil.
Da die Entfernung von Augsburg bis Hof 1,266370 „ „ $49_{,85}$ „
beträgt, so ergeben sich . . . . 1,921468 Fuß oder $75_{,64}$ Meil.
als Länge der ganzen Süd-Nordbahn.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Zur Deckung des ferneren Bedarfs der durch den Bau der ganzen Ludwigs-Süd-Nordbahn entstehenden Kosten ist von den im Jahre $18\frac{45}{46}$ versammelten Kammern, wie wir Seite 108 gesehen haben, außer der im Jahre $18\frac{42}{43}$ bewilligten Anleihe von 15,000000 fl., noch eine im Betrage von 10,000000 fl. genehmigt worden. Nach den bis jetzt ermittelten Resultaten glaubt die Regierung, daß, wenn auch die ungünstigsten Verhältnisse angenommen werden, der veranschlagte Bedarf von 18,500000 fl. oder 10,571428 Thlr. nicht bedeutend überschritten werden wird. Die Durchschnittskosten einer Meile würden sich somit auf 409904 Thlr. stellen.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Zwischen Lindau und Kaufbeuern war der Durchbruch bei Staufen der einzig mögliche Uebergang der Wasserscheide zwischen Donau und Rhein. Kein anderer Theilungspunkt wäre weder von Lindau noch von Kempten her mit dem Steigungsmaximum von 1 : 100 zu erreichen gewesen; keiner hätte bei der Zerrissenheit des Gebirgs, die wegen des schnellen Abfalls desselben nicht befremden kann, die Auf- und Abtragshöhen weiter zu vermindern gestattet als dieser, obschon noch Auffüllungen von 180 Fuß und Einschnitte von 55 Fuß vorkommen. Der Unterschied in den größten Auf- und Abtragshöhen erklärt sich aus dem Umstande, daß man wegen der Schneewehen lieber hohe Dämme als tiefe Einschnitte gewählt hat.

Wenn auf der Linie zwischen Kempten und Kaufbeuern die zu überwindenden Schwierigkeiten nicht so groß sind, als auf der Bahnstrecke von Lindau bis Kempten, so kann man gleichwohl das Terrain als entschieden ungünstig für die Anlage einer Eisenbahn bezeichnen, denn es mußten fast durchgehends die größten Steigungs-Verhältnisse angewendet werden, um in einer Entfernung von $2\frac{1}{2}$ Meilen die um 425 Fuß über der Iller gelegene Wasserscheide bei Miltenberg zu erreichen und nach $3\frac{1}{8}$ Meilen Länge das 468 Fuß tiefer gelegene Wertachthal zu gewinnen. Dagegen ist das Terrain zwischen Kaufbeuern und Augsburg in jeder Beziehung günstig, und wenn auch hier manchmal noch große Steigungen mit kleinen wechseln, so wurden sie gewählt, um die Erdarbeiten möglichst zu vermindern, weil vergleichende Berechnungen zeigen, daß die Mehrkosten des Betriebs bei etwas ungünstigen Steigungs-Verhältnissen in den meisten Fällen weniger betragen als die Zinsen des ersparten Anlagekapitals.

In der folgenden Tabelle findet man eine Zusammenstellung sämmtlicher Steigungs-Verhältnisse und der Abstände der einzelnen Brechungspunkte der Bahnniveaus in Bezug auf einen Horizont der 1500 Fuß über dem Nullpunkt des Donauwörther Pegels liegt.

Stationen.	Längen.	Steigungen.	Gefälle.	Ordinaten.
Lindau	1525	1 :	∞	1498,20
	2083	1 : 200		1487,79
	18820	1 : 100		1299,03
	1742	1 : 140		1287,22
	1563	1 : 102		1272,00
Oberreitnau	1620	1 :	∞	1272,00
	5648	1 : 100		1215,52
	8804	1 : 125		1145,30
	3342	1 : 100		1111,88
Schlachters	1308	1 :	∞	1111,88
	2212	1 : 100		1089,76
	3118	1 :	∞	1089,76
	3280	1 : 120		1062,43
	2437	1 :	∞	1062,43
	4024	1 : 100		1022,19
	2500	1 : 130		1002,96
	1500	1 : 275		997,51
	2000	1 : 150		984,18
	3887	1 :	∞	984,18
	3613	1 : 190		965,24
Hergatz	2794	1 :	∞	965,24
	51302	1 : 100		452,22
Oberhäuser	1200	1 :	∞	452,22
	3300	1 : 300		441,22
	16229	1 : 100		278,93
Herbatzhofen	2771	1 : 858		275,67
	3500	1 : 200		258,20
	3289	1 : 232		233,35
	1585	1 : 250		227,01
	5425	1 : 258		206,00
	1500	1 :	∞	206,00
	1000	1 : 250		202,00
	3500	1 : 117		172,00
	1500	1 : 167		163,00
Staufen	700	1 :	∞	163,00
	1000		1 : 100	173,00
	600	1 :	∞	173,00
	8200		1 : 100	255,00
	500		1 : 143	258,00
	2550		1 : 196	271,00
	3500		1 : 178	276,00
	450		1 : 150	279,00
	5000		1 : 100	329,00
	6000		1 : 218	356,50
	5000		1 : 1429	360,00
	2500		1 : 133	367,50
	1000		1 : 133	370,50
	4500		1 : 1000	375,00
	6000		1 : 500	387,09
	2500	1 : 114		365,00
	500	1 :	∞	365,00
	2000		1 : 286	372,00
	3700	1 :	∞	372,00
	500	1 : 250		370,00

Stationen.	Längen.	Steigungen.	Gefälle.	Ordinaten.
	800	1 : 100		362,00
Immenstadt	1000	1 :	∞	362,00
	5000		1 : 100	412,00
	6500		1 : 464	426,00
	2000		1 : 167	429,00
	1500	1 :	∞	429,00
	1500		1 : 300	434,00
	5000		1 : 625	442,00
	3000		1 : 1000	445,00
	9700	1 : 100		348,00
Oberdorf	1000	1 :	∞	348,00
	2000		1 : 100	368,00
	3381	1 :	∞	368,00
	2625		1 : 150	385,00
	5000		1 : 400	398,00
	2000		1 : 200	408,00
Waltenhofen	1760	1 :	∞	408,00
	4506		1 : 180	433,00
	7750	1 :	∞	433,00
	3000		1 : 150	439,00
	4500		1 : 100	484,00
	1000		1 : 250	488,00
Kempten	1297	1 :	∞	488,00
	352		1 : 253	484,00
	1500	1 :	∞	484,00
	5000	1 : 115		440,50
	4500	1 : 100		395,50
Betzigau	5000	1 :	∞	395,50
	2000	1 : 1333		395,00
Wildpoldsried	12500	1 :	∞	395,00
	16000	1 : 100		235,00
	352	1 : 213		233,82
	4500	1 : 281		217,80
	9000	1 : 120		142,80
	3000	1 : 100		112,80
Günzach	1500	1 :	∞	112,80
	5000	1 : 100		62,80
	500	1 :	∞	62,80
	25500		1 : 108,5	317,77
Aitrang	1500	1 :	∞	317,77
	2000		1 : 120	324,44
	3500		1 : 500	331,44
	7250		1 : 136	384,75
Ruderatshofen	1250	1 :	∞	384,75
	2500		1 : 133,3	403,50
	4000		1 : 250	419,50
	6720		1 : 150	464,30
Biessenhofen	1280	1 :	∞	464,30
	7000		1 : 250	492,30
	3500		1 : 200	509,80
	2500		1 : 500	514,80
	4000		1 : 250	530,80

Stationen.	Längen.	Steigungen.	Gefälle.	Ordinaten.
Kaufbeuern	2750	1 :	∞	530,80
	4250		1 : 311	549,28
	5000		1 : 291	566,45
	7500		1 : 328	589,30
Pforzen	10000	1 :	∞	589,30
	12500		1 : 208	649,30
	5000		1 : 240	670,13
	7000		1 : 215	702,69
	9958		1 : 425	726,12
	5542		1 : 300	744,59
Buchloe	1500	1 :	∞	744,59
	4500		1 : 200	767,09
	3500		1 : 400	775,84
	14000		1 : 200	845,84
	3000		1 : 331	854,91
	8000		1 : 200	894,91
	4000		1 : 280	909,19
Westereringen	2000	1 :	∞	909,19
	9130		1 : 260	944,31
Schwabmünchen . . .	9412	1 :	∞	944,31
	12065		1 : 295	985,21
	2500		1 : 238	995,73
	2000		1 : 299	1002,41
Grossaitingen	1500	1 :	∞	1002,41
	6000		1 : 309	1021,81
	3000		1 : 400	1029,81
	8250		1 : 250	1062,81
Bobingen	2250	1 :	∞	1062,81
	3500		1 : 194	1080,31
	2000	1 :	∞	1080,31
	2640		1 : 1300	1082,33
	3900		1 : 300	1095,33
	5460		1 : 250	1117,17
Inningen	1500	1 :	∞	1117,17
	8563		1 : 306	1145,18
	10327		1 : 256	1185,50
Augsburg	3100	1 :	∞	1185,50

Von der unter „Richtung und Länge der Bahn" angegebenen Gesammtlänge der Ludwigs-Süd-Nordbahn von 75,64 Meilen werden wegen der Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse nach amerikanischem System gebaut: die Strecken von

Lindau bis Kaufbeuern	17,75	Meilen,
Neuenmarkt bis Grenze bei Hof . .	8,15	=
daher im Ganzen	25,90	Meilen,
und es bleiben demnach	49,74	=

für die Strecke von Kaufbeuern bis Neuenmarkt, welche nach englischem System angelegt ist. Diese Strecken verhalten sich somit nahe wie 1 : 2.

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Die Linie von Lindau bis Augsburg enthält 168 Gerade und 167 Kurven, die sich, wie folgt, vertheilen:

Lindau . . .	25	Kurven	32096′	lang	und	26	Gerade	60445′	lang.
Röthenbach .	26	"	26796′	"	"	26	"	42130′	"
Immenstadt .	47	"	54198′	"	"	47	"	44002′	"
Kempten . .	34	"	40575′	"	"	34	"	53949′	"
Kaufbeuern .	20	"	35710′	"	"	20	"	60925′	"
	152	Kurven	189575′	lang	und	153	Gerade	261451′	lang.
Kaufbeuern .	5	"	14052′	"	"	5	"	26523′	"
Schwabmünchen	4	"	5653′	"	"	4	"	92954′	"
Augsburg . .	6	"	8302′	"	"	6	"	56558′	"
	167	Kurven	344594′	lang	und	168	Gerade	451026′	lang.

Die kleinsten Krümmungs-Halbmesser betragen auf der nach amerikanischem System gebauten Strecke nicht unter 1000 und auf der übrigen nie unter 2000 Fuß, mit Ausnahme der Kurven in den Bahnhöfen und Stationsplätzen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

So weit es durch sorgfältige Terrainstudien und umsichtige Anwendung praktisch bewährter größter Steigungs-Verhältnisse und kleinster Krümmungs-Halbmesser möglich ist, wurde die Bahn dem Terrain in horizontaler und vertikaler Beziehung angeschmiegt und dadurch die Erdarbeit auf das Minimum reduzirt. Dessenungeachtet ist aber die zu bewegende Erdmasse sehr bedeutend, und führen wir im Nachstehenden die bemerkenswerthesten dieser Erdarbeiten der Reihe nach von Lindau an:

Bei Schönau: ein Einschnitt von 1200 Fuß Länge und 34 Fuß Tiefe, Dämme von gleicher Höhe;
Oberreitnau: ein Damm 500 F. lang und 29 F. hoch;
Waltersberg: ein anderer von 700 F. Länge und 22 F. Höhe;
Weißenberg: ein 400 F. langer und 34 F. tiefer Einschnitt;
Stockenweiler: die Bahn führt in einer Länge von 3000 F. durch ein 18 F. tiefes Torflager und bald darauf durch das Degermoos von noch größerer Ausdehnung;
Wohmbrechts: Einschnitt 400 F. lang und 24 F. tief, Auffüllung 1000 F. lang und 20 F. hoch;
Mariathann: Damm von 2000 F. Länge und 32 F. Höhe;
Muthen: die Dämme zu beiden Seiten der Laiblachbrücke, welche 84 F. hoch wird;
Heimenkirch: zwei große Dämme; der eine 600 F. lang und 32 F. hoch, der andere 800 F. lang und 30 F. hoch;
Wigglis: ein 2300 F. langer Einschnitt von 38 F. größter Tiefe; daran stoßend ein Damm von 300 F. Länge und 30 F. Höhe;

Oberhäuser:	Abtrag von 500 F. Länge und 19 F. Tiefe; Damm 900 F. lang und 49 F. hoch;
Rentershofen:	der größte Damm der Süd-Nordbahn und zugleich der größte aller Eisenbahnen in der Welt ist der über den Rentershofer Tobel. Seine Höhe beträgt 181 F., seine Länge, an der Krone gemessen, 1800 und die Basis 800 F. An der Krone wird er 35 F. breit und die Böschungen erhalten vier terrassenförmige Abstufungen. Dieser Damm kommt auf ein 20 F. tiefes Torflager zu stehen, welches durch Abzugskanäle trocken gelegt wird. Diese Trockenlegung wird durch die natürliche Beschaffenheit der Baustelle begünstigt. Es besteht dieselbe nämlich aus einer Einsattelung, welche eine untergeordnete Wasserscheide zweier kleiner Flüsse bildet, und über den Rücken dieser Wasserscheide zieht die Bahn. Es kann folglich das Wasser zu beiden Seiten des Dammes abgeleitet werden. Zu dieser ungeheuern Auffüllung werden ungefähr 90 Millionen Kubikfuß Erde erfordert!
Ellhofen:	zwischen Rentershofen und Heimhofen werden noch 3 Tobel mittelst Dämmen überschritten, von denen der erste 87 F. hoch und 500 F. lang, der zweite 55 F. hoch und eben so lang, der dritte aber 112 F. hoch und 800 F. lang ist. Zu diesen hohen Dämmen liefern die anstoßenden Einschnitte das Material. Einer der größten dieser Einschnitte am Ellhofer Tobel ist 55 F. tief und 1200 F. lang.
Heimhofen:	Einschnitt von 51 F. Tiefe und 500 F. Länge, anstoßend ein Damm, welcher 36 F. hoch und 800 F. lang ist;
Herbatzhofen:	ein 1630 F. langer Tunnel; vor ihm ein 30 F. hoher Abtrag, in dem die Station Herbatzhofen liegt, und hinter ihm ein 30 F. hoher und 600 F. langer Damm;
Staufen:	zweiter Tunnel, welcher, durch Nagelfluhfelsen getrieben, eine natürliche Decke von 550 F. und eine künstliche von 130 F. Länge erhält, so daß er im Ganzen 680 F. lang wird;
Hinterstaufen:	Abträge bis zu 20 F. Tiefe in Nagelfluhe. Dazwischen Aufdämmungen an sehr steilem Gehänge. Die Thalsohle liegt 600 F. unter der Bahn!
Knechtenhofen:	ein 50 F. hoher und 1200 F. langer Damm;
Immenstadt:	2500 F. langer Damm im Alpsee, an der Zollbrücke ein ähnlicher in der Iller;
Kurzberg:	Damm 1000 F. lang, 30 F. hoch;
Waltenhofen:	Einschnitt von 1000 F. Länge und 28 F. Tiefe; daran stoßend ein 75 F. hoher Damm über den Tobel;
Aich:	Einschnitt 22 F. tief und 900 F. lang, mit 20 F. hohen Aufdämmungen rechts und links;

Kempten: Dämme an der Illerbrücke und aufwärts bis zu 30 F. Höhe;
Bachtelweiher: zwei an einander stoßende 3500 F. lange Dämme von 30 und 40 F. Höhe; in der Nähe ein 22 F. tiefer und 1500 F. langer Einschnitt in Lehmboden;
Immenthal: Dämme von 20 bis 36 F. Höhe und 400 bis 800 F. Länge;
Günzach: Berganschnitt von 20 F. Tiefe und 900 F. Länge; daran ein 58 F. hoher und 1300 F. langer Damm;
Mittelberg: auf der Wasserscheide ein 34 F. tiefer und 700 F. langer Einschnitt;
Görrangs: ein anderer von 24 F. Tiefe und 600 F. Länge;
Aitrang: 58 F. tiefer Anschnitt des Kirnachhügels;
Kaufbeuern: an die Brücken über die Wertach und den Mühlbach anschließend ein 1200 F. langer und 31 F. hoher Damm:
Rieden: eine 20 F. hohe und 2000 F. lange Auffüllung.

Die nun folgenden Erdarbeiten sind ihrer Masse nach von keiner Bedeutung, doch wird ihre Ausführung bei Buchloe, Dillishausen, Lamendingen und Langeneringen dadurch erschwert, daß sich in der Nähe dieser Orte in der Bahnunterlage, welche theils aus Moorerde, theils aus Kies und Letten besteht, Tufsand in Schichten von 1—5 Fuß findet, der ausgehoben und bei Seite geschafft werden muß, während der übrig bleibenden Unterlage durch Senkfaschinen die nöthige Festigkeit ertheilt wird.

Bei Bobingen: ein Damm von 27 F. Höhe und 500 F. Länge;
Inningen: 600 F. lange und 20 F. hohe Auffüllung.

In Bezug auf die Kunstbauten führen wir Folgendes an: Auf der ganzen Bahn von Lindau bis Augsburg kommen 2 Tunnel und 459 Brücken und Durchläße vor; hiervon treffen auf die Strecke von

Lindau bis Immenstadt, welche $9\frac{1}{8}$ Meilen lang 240,
Immenstadt bis Kaufbeuern, welche $8\frac{3}{8}$ Meilen lang . . 165,
Kaufbeuern bis Augsburg, welche 8 Meilen lang . . . 54.

Alle Kunstbauten der ganzen Süd-Nordbahn zusammengenommen, belaufen sich dieselben auf 1302 Brücken, Durchläße und anderes Mauerwerk, so wie 4 Tunnel.

Von Lindau aus gelangt man der Reihe nach zu folgenden theils im Bau begriffenen, theils vollendeten bemerkenswerthesten Kunstbauten.

Bei Muthen: Brücke über das Laiblachthal, welche 87 F. hoch und 500 F. lang wird;
Oberhäuser: 250 F. lange, 30 F. weite massive Brücke unter einem 57 F. hohen Damme;
Rentershofen: Durchfahrt von 375 F. Länge unter einer Aufdämmung von 87 F. Höhe;
Harbatzhofen: Tunnel 1630 F. lang, 26 F. weit und 22 F. hoch; in dem anstoßenden Damme massive Brücke mit 3 Oeffnungen, 180 F. lang;

Staufen: Tunnel im Negelfluhfelsen von 680 F. Länge; in kurzer Entfernung ein 70 F. hoher und 600 F. langer Viadukt;
Zollbrücke: Schutzbauten gegen die Iller, 3000 F. lang;
Waltenhofen: 350 F. lange, 40 F. weite und 20 F. hohe massive Brücke über den Waltenhofer Bach;
Kempten: Viadukt über die Iller, von 115 F. Höhe und 500 F. Länge;
Kaufbeuern: Wertachbrücke mit 4 Oeffnungen à 48 F. Spannweite, 40 F. hoch und ganz aus Stein;
Buchloe: hölzerne Balkenbrücke mit massiven Pfeilern und 8 Oeffnungen, jede von 30 F. Lichtweite;
Langeneringen: massive Brücke über die Siegolt mit 3 Oeffnungen.

Die Viadukte bei Muthen, Staufen und Kempten von beziehentlich 87, 70 und 115 Fuß Höhe und 500 bis 600 Fuß Länge erhalten einen massiven Unterbau und eine hölzerne Fahrbahn nach dem in neuerer Zeit vielfach angewendeten Howeschen Gitterwerksysteme, einer Konstruktionsart, welche bei großer Sicherheit bedeutende technische und ökonomische Vortheile darbietet.

Zwischen Lindau und Augsburg wird die Bahn 256 Mal von Straßen und Wegen gekreuzt. Von diesen Kreuzungen geschehen:

247 im Niveau (eigentliche Wegeübergänge);
7 unterhalb der Bahn (durch Eisenbahnbrücken);
2 oberhalb der Bahn (durch Wegbrücken).

Unter den 247 Wegeübergängen treffen:

21 auf Staats- und Distriktsstraßen, und
226 auf Kommunikations- und Feldwege.

Die Vertheilung dieser Kreuzungen ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich, in der die Kolonne

1. Wegeübergänge im Allgemeinen,
2. solche für Staats- und Distriktsstraßen,
3. dergleichen für Kommunikations- und Feldwege,
4. Kreuzungen mittelst Eisenbahnbrücken und
5. dergleichen mittelst Wegbrücken,

bezeichnet.

Bezirk.	1.	2.	3.	4.	5.
Lindau	39	3	36	1	1
Röthenbach	24	3	21	2	1
Immenstadt	44	6	38	1	—
Kempten	40	1	39	2	—
Kaufbeuern	62	6	56	1	—
Schwabmünchen und Augsburg	38	2	36	—	—
Summe	247	21	226	7	2

Der Oberbau besteht auf der ganzen Ludwigs-Süd-Nordbahn aus sogenannten Doppeltihschienen, welche in gußeisernen, auf Steinwürfeln oder Holzschwellen befestigten Stühlen ruhen. Der Querschnitt einer Schiene beträgt 3,7 Dezimal-Quadratzoll und das Gewicht eines laufenden Fußes 12 Pfund; die Länge ist 17½ Fuß. Zwischen ihren Endpunkten ist jede Schiene fünfmal unterstützt, so daß eine 6 Stühle erfordert. Die Lieferung sämmtlicher Schienen besorgt das Etablissement von John Cockerill in Seraing bei Lüttich. Die Stühle (Chairs) sind an Größe verschieden, je nachdem sie die End- oder Zwischenpunkte einer Schiene unterstützen. Ein Fugenstuhl wiegt 20⅝ und ein Zwischenstuhl 15⅞ Pfund. Nach Verträgen mit der Königl. Bergwerks- und Salinen-Administration wird die Lieferung der Chairs von Königl. Baierischen Eisenhütten-Bergwerken besorgt.

Als Unterlagen für die Schienenstühle dienen theils Querschwellen von Eichen-, Föhren- oder Lärchenholz, theils Steinwürfel. Die Anwendung des einen oder andern Unterstützungsmittels hängt zum Theil von ökonomischen, zum Theil von technischen Rücksichten ab. Da, wo Steine billig zu haben sind, werden Steinwürfel in allen Abträgen und in Aufträgen bis zu 5 Fuß Höhe angewendet, und wenn die Dämme ein oder zwei Jahre Zeit haben, sich zu setzen, so werden selbst bei 10 Fuß hohen Aufträgen noch Steinwürfel zugelassen. Bei allen größeren Aufdämmungen und überall da, wo es die Oekonomie gebietet, werden Holzschwellen gebraucht.

Die Spurweite der Schienen ist die in Baiern gesetzliche von 4 Fuß 8½ Zoll englisch oder 4,93 Fuß baierisch. Das Planum wird vorläufig für ein Bahngeleise 15½ Fuß breit hergestellt, und nur an jenen Stellen schreitet man zur Ausführung des doppelten in einer Breite von 27½ Fuß, wo entweder Mangel oder Ueberfluß an Füllmaterial Statt findet; in dem einen Falle werden die Einschnitte, in dem andern die Dämme so weit für Doppelbahn hergestellt, als es das Bedürfniß, fehlendes Material zu gewinnen oder überschüssiges unterzubringen erfordert.

Die 26 Stationsplätze, welche auf der Linie von Lindau nach Donauwörth vorkommen, unterscheiden sich je nach der Wichtigkeit der nächstgelegenen Orte an Größe und nach der Art des Transports in der Benennung, und befinden sich daher, wie unter „Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe" gezeigt worden, auf der ganzen Bahnlinie von Lindau bis Augsburg 11 Eilkurs-, 7 Verkehrs- und 8 Güterstationen.

Für die Linie von Lindau bis Augsburg sind 302 Bahnwärterhäuser beantragt, und da diese Linie 655190 Fuß lang ist, so trifft auf eine durchschnittliche Entfernung von 2170 Fuß ein Bahnwärter.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Maschinen.

Da bis jetzt von dieser südlichen Bahnstrecke der Ludwigs-Süd-Nordbahn noch keine Strecke dem Betriebe übergeben ist, so läßt sich über die Betriebs-Einrichtungen nicht mehr sagen, als was bereits in dem allgemeinen Theil über den Betrieb der Staats-Eisenbahnen angeführt ist.

2. Ludwigs-Westbahn.
(Bamberg-Aschaffenburg.)

a. Geschichte dieser Eisenbahn.
(Seite 2222.)

In Folge des in der Ständeversammlung des Jahres $18\frac{42}{43}$ gefaßten Beschlusses:

„Es sei Se. Königl. Majestät ehrerbietigst zu bitten:
über die weitere Ausbildung des Baierischen Eisenbahnsystems, namentlich von Osten nach Westen, die erforderlichen Einleitungen zu treffen und der nächsten Ständeversammlung einen darauf bezüglichen Gesetzentwurf vorlegen zu lassen",

wurde vom Könige die Anlage einer Eisenbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze beschlossen und, nachdem in den Jahren 1844 und 1845 die dazu erforderlichen Vorarbeiten bewerkstelligt waren, den $18\frac{45}{46}$ versammelten Landständen ein Gesetzentwurf in Bezug hierauf vorgelegt.

Hiernach war der Anschlag der Kosten für die Herstellung und für die erste Einrichtung obiger Bahn auf den Maximalbetrag von 29,000000 fl. festgesetzt und sollten die bis zum Verwaltungsjahre $19\frac{48}{49}$ erforderlichen Mittel aus einem Anlehen bis zum Maximalbetrage von 18,840000 fl. entnommen werden.

Die Motive zu dem Gesetzentwurfe lauten unter Anderm, wie folgt:

„Für die weitere Ausbildung des Baierischen Eisenbahnsystems ist unstreitig die Bahnverbindung zwischen Bamberg und Frankfurt über Würzburg und Aschaffenburg von hoher Wichtigkeit. Durch sie werden der Osten und Nord-Osten sowohl Baierns, als eines großen Theils des übrigen Deutschlands, und die benachbarten östlichen Länder mit dem wichtigen Handelsplatze, Frankfurt a. M., mit den von da auslaufenden Verkehrswegen, mit der Hauptpulsader Deutschlands, dem Rhein, seiner mächtigen Dampf- und Segelschifffahrt und seinen bevölkerten, produkten- und gewerbsreichen Handelsgebieten in einer ununterbrochenen Reihe von Schienenwegen verbunden. Weiter von Osten und Norden her wird diese Verbindung bereits vermittelt durch die der Vollendung sich nähernde Baierisch-Sächsische Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg nach Leipzig, durch jene von Leipzig nach Dresden, Magdeburg und Berlin, dann von Berlin nach Frankfurt a. d. O. und Stettin; von Dresden nach Breslau und Prag; von Westen und vom Rheine her durch die Taunus- (Frankfurt-Mainz-Biberich) Bahn; dann auf der linken Rheinseite durch die im Bau begriffene Pfälzische Ludwigsbahn von Ludwigshafen und Speyer nach Saarbrücken und Metz; durch die bereits konzessionirten Bahnen von Mainz nach Ludwigshafen und Speyer, und von Speyer nach Lauterburg, so wie durch die von da unzweifelhaft sich anreihende Bahnstrecke bis Straßburg zum Anschluß an die Elsässische Bahn nach Mühlhausen und Basel; — auf der rechten Rheinseite durch die Ba-

dische Landes- und die Main-Neckarbahn von Lörrach bis Frankfurt a. M. Außerdem tritt die Bamberg-Frankfurter Bahn in Frankfurt mit der durch Staatsvertrag gesicherten, von dort über Gießen, Marburg und Kassel nach der Wesergegend und Bremen rc. zu bauenden Eisenbahn in Verbindung. Die große Bedeutsamkeit dieser ostwestlichen Bahn, für welche Se. Maj. der König die Benennung „Ludwigs-Westbahn" eventuell genehmigt hat, wurde schon bei dem Beginne Deutscher Eisenbahnbauten allseitig erkannt, bei dem Fortschreiten derselben mehr und mehr gewürdigt; auch die Stände des Reichs waren von gleicher Ueberzeugung durchdrungen, indem sie eine desfallsige Bitte an den Thron richteten. Die Regierung machte es daher zum Gegenstande ihrer sorgfältigen Erwägung, wie die bezeichnete Bahnverbindung als Staatsunternehmen zur Ausführung zu bringen sei, da das System des Staatsbaues bei der stets wachsenden Bedeutsamkeit der Eisenbahnen in kommerzieller, politischer und strategischer Beziehung, zu immer allgemeinerer Geltung gelangend, vorzugsweise Anwendung zu fordern schien. Mit Vorbehalt der bei der damaligen Versammlung der Stände des Reichs zu erholenden verfassungsmäßigen Zustimmung wurden sofort die vorbereitenden Arbeiten für den gesammten Bahnbau, und zwar sowohl der allgemeinen Terrainuntersuchung und generellen Nivellirung der Bahnlinie, als der Detail-Bauentwürfe und Kostenanschläge um so mehr angeordnet, als diese Ausgrabungen wegen der großen Schwierigkeiten an mehreren Stellen und Strecken dieser Linie, wie längs des Mains zwischen Bamberg und Schweinfurt, und auf der Wasserscheide zwischen Aschaffenburg und Lohr den ganzen Zeitraum bis zur Wiedereröffnung des Landtags in Anspruch nahmen. Dessenungeachtet wurden am 22. Februar 1844 der Königl. Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg und nachhin der Königl. Eisenbahn-Kommission in Nürnberg Aufträge dahin ertheilt, daß die Vorlage der Detailprojektirung und Kostenveranschlagung jedenfalls bis Ende 1845 zu erfolgen habe. Für die Ausführung des Bahnbaues wurde eine Zeit von 6 Jahren in Aussicht genommen. Mittlerweile sind nun diese Arbeiten so weit gediehen, daß wenigstens ein approximativer Kostenanschlag mit zureichender Verlässigkeit hergestellt werden konnte und die Hoffnung gegeben ist, es werden die speziellen Baupläne und Kostenberechnungen bis zum nächsten Frühjahr vollendet sein. Für den Bedarf von 29,000000 fl. sei auf die während der vier letzten Jahre während der V. Finanzperiode zur Verwendung kommenden Beträge im Wege der Kapitalaufnahme Fürsorge zu treffen, da die andern verfügbaren Deckungsmittel vollständig für den Ausbau der Ludwigs-Süd-Nordbahn in Anspruch genommen sind. Bei einer Länge der Bahnlinie von 57 Stunden, und zwar von der Baierischen Grenze bei Kahl bis zum gemeinschaftlichen Bahnhofe bei Bamberg beträgt, jenem Kostenanschlage zufolge, der Aufwand für die Stunde durchschnittlich 509691 fl., welches Resultat freilich den Durchschnittsbetrag der Bahnbaustunde auf der Ludwigs-Süd-Nordbahn (zwischen 330000 bis 400000 fl.) um ein Bedeutendes übersteigt, aber in nachbemerkten Momenten seine Erklärung findet:

1. Die große Parzellirung des Grundbesitzes in Unterfranken hat den Grundwerth sehr gesteigert.
2. Ein großer Theil der Ludwigs-Westbahn muß im Ueberschwemmungsgebiete des Mains geführt, über das Hochwasser desselben aufgedämmt, an seiner dem Strome zugekehrten Seite gegen den Stromanfall und gegen den Wellenschlag mit einer Steinbekleidung gesichert, an mehreren langen Strecken längs des Mains ein Schiffsziehweg vorgelegt werden 2c. An andern Stellen erfordert die große Sinuosität des Terrains hohe und kostspielige Aufdämmungen und tiefe Einschnitte.
3. Die bedeutenden Kunstbauten, welche auf der Ludwigs-Westbahn im Verhältniß zur Länge in großer Zahl und Ausdehnung vorkommen, veranlassen einen ungewöhnlich hohen Kostenaufwand.
4. Ist in dem Bergvorsprunge bei Krammenthal ein Stollen von 600' Länge durch zerklüftetes Gestein des Rothen-todtliegenden, und durch den sogenannten Schwarzkopf zwischen Haigenbrücken und Hain ein Stollen von 3300' Länge durch ähnliches Gestein, vielleicht auch durch den Gneuß nöthig, welche schon einen Aufwand von 1,702500 fl. in Anspruch nehmen.

Wenn nun auch dieser Aufwand bei aller Sorge für Vermeidung jedes Luxus und für Anwendung aller thunlichen Auskunftsmittel zur Vereinfachung und Kostenminderung immer ein beträchtlicher sein wird, so wird derselbe doch in der bedeutenden Frequenz, dem ungemein großen Personen- und Güterverkehr, den die Hauptkommerzial- und Reiseroute längs des Mains und zwischen Frankfurt und Leipzig schon nach ihrem dermaligen Belange darbietet, dann in dem Umstande einen angemessenen Ersatz finden, daß die Baierische Strecke der Nürnberg-Leipziger Eisenbahn, dann die von Lichtenfels nach Koburg zur Verbindung mit der Obermain-Weserbahn zu erbauende Zweigbahn weitere bedeutende Transportmengen zuführt, und dadurch diese Strecke um so einträglicher macht. Uebrigens ist die Fortsetzung der Ludwigs-Westbahn von der Baierischen Grenze bei Kahl über Hanau nach Frankfurt bereits dadurch gesichert, daß eine mit vollständig gezeichnetem Baukapitale versehene Aktiengesellschaft zu Frankfurt die Konzessionirung für die Strecke von Frankfurt bis Hanau von Seite der Kurfürstlich Hessischen Regierung und des Senats der freien Stadt Frankfurt erhalten hat, und daß derselben auch die Ertheilung gleicher Konzession für die ohnehin nur zwei Stunden betragende Verbindungsstrecke von Hanau bis zur Baierischen Landesgrenze für den Fall des dortigen Anschlusses der Ludwigs-Westbahn werde ertheilt werden."

Bei den hierauf in den Kammern wegen des vorgelegten Gesetzentwurfs in mehreren Sitzungen fortgeführten Debatten machten sich namentlich zwei Ansichten, eine gegen den Staatsbau und eine für den Staatsbau geltend.

Gegen den Staatsbau wurden im Allgemeinen folgende Gründe angeführt: Die Besorgniß übermäßiger Inanspruchnahme des Staatsvermögens; die den Staatskredit bedrohende Vermehrung der Staatsschuld; die Mög-

lichkeit neuer Steuererhöhung; die Schmälerung der ständischen Wirksamkeit in Bezug auf die Bewilligung direkter Steuern, wenn einst der Bedarf hierfür sich durch den Ertrag der Eisenbahnen mindern sollte: der Mangel eines vollständigen, alle Landestheile gleichmäßig bedenkenden Eisenbahnsystems (wobei besonders die Pfalz im Auge gehalten wurde, die zu den übrigen Eisenbahnen beisteuern müßte, ohne zu den ihrigen eine Zubuße vom Staate zu erhalten); die zu besorgende Vernachlässigung der geistigen und materiellen Interessen des Landes, wenn alle künftigen Ueberschüsse für den Eisenbahnbau verwendet werden sollten; die Weigerung der Regierung, den Ständen eine Mitwirkung bei der Tarifbestimmung einzuräumen u. s. w. Die Vertreter dieser Ansicht fanden das natürlichste Auskunftsmittel darin, daß man den Bau der Bahnen an Aktiengesellschaften, etwa mit Zinsengarantie, wie bei der Pfälzischen Ludwigsbahn, überlasse. Es würde dadurch das Staatsvermögen und der Beutel der Steuerpflichtigen geschont, fremdes Geld ins Land gezogen, und der Staat könne sich immerhin den gebührenden Einfluß auf Bahnrichtung und Tarife, den Rückkauf oder Rückfall der Bahnen, so wie die Benutzung derselben zu militärischen Zwecken, bei der Konzessionirung vorbehalten. Hierbei schien man die Meinung zu haben, daß bei einer Aktienskription die Kapitalien, wie in der Pfalz, sich hinzudrängen und binnen sechs Wochen der ganze Bedarf gedeckt sein würde.

Diesen Ansichten traten jedoch die Vertheidiger des Staatsbaues mit folgendem Dilemma entgegen: Entweder versprechen die Bahnen keine genügende Rente, und dann werden sich auch keine Aktionäre dazu finden; oder sie versprechen Rentabilität, und warum sollte dann der Staat sie aus den Händen geben? warum sollte er namentlich durch eine Zinsengarantie sich in eine Löwengesellschaft einlassen, bei welcher ihm nur das Risiko, den Aktionären aber der Gewinn bliebe? Der Staat kann und darf die Hauptbahnlinien nicht aus den Händen lassen. Er hat die Mittel, sie zu bauen; denn was ist eine Anlehensgröße von 36 Millionen (auf welche sich nach wiederholten ministeriellen Erklärungen nach Abzug der ordentlichen Mittel der Bedarf an fremden Geldern reduziren wird) für einen Staat wie Baiern, dessen geordneter Haushalt von Freund und Feind anerkannt wird? Ueberdies wäre die zu kontrahirende Schuld ja keine bloße Passivschuld; sie wird reichlich aufgewogen durch den Werth der Bahnen, durch ihr zu erwartendes Erträgniß und durch ihre national-wirthschaftlichen Vortheile. Gegen die behauptete größere Billigkeit, Schnelligkeit und Solidität des Privatbahnbaues wurden sehr erhebliche Zweifel, gestützt auf den Bau und Betrieb der Rheinischen, Sächsisch-Baierischen und München-Augsburger Bahn, erhoben. Noch ist zu erwähnen, daß die entstandenen Besorgnisse, die Erübrigungen der Staatseinnahmen würden nur auf den Eisenbahnbau verwendet werden, von den Anhängern des Staatsbaues mit dem Ausdruck des entschiedenen Vertrauens auf die Regierung beseitigt wurden, die gewiß neben den Eisenbahnen auch den übrigen geistigen und materiellen Bedürfnissen des Vaterlandes gebührende Rechnung tragen werde.

Am Schlusse der allgemeinen Debatten setzte der Königl. Minister des Innern v. Abel in einem langen Vortrage die Gründe der Regierung für

den Staatsbau auseinander und gab, kraft ausdrücklicher Ermächtigung, die Erklärung ab: „Die Regierung werde nie und nimmermehr die Hauptbahnen des Landes fremden Händen überlassen."

Unter dem Eindruck dieser, in jeder Hinsicht bedeutungsvollen Rede wurde hierauf in den folgenden Sitzungen die spezielle Berathung über den Gesetzentwurf vorgenommen und derselbe in nachstehender Form von den Ständen genehmigt:

Seine Majestät der König haben nach Vernehmung Allerhöchst Ihres Staatsrathes und mit Zustimmung Allerhöchst Ihrer Lieben und Getreuen, der Stände des Reichs, beschlossen und verordnen, was folgt:

Art. I.

Es wird eine Eisenbahn auf Staatskosten von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze erbaut.

Art. II.

Der Anschlag der Kosten hierfür und für die erste Einrichtung ist auf den Maximalbetrag von 29,000000 fl. festgesetzt.

Art. III.

Die hierzu bis zum Schlusse des Verwaltungsjahres $18\frac{48}{49}$ erforderlichen Mittel werden aus einem zu $3\frac{1}{2}$ Prozent verzinslichen Anlehen bis zum Maximalbetrag von 18,000000 fl. entnommen, welche die Staatsschuldentilgungs-Kommission in den vier Jahren $18\frac{45}{46}$, $18\frac{46}{47}$, $18\frac{47}{48}$ und $18\frac{48}{49}$ nach Maaßgabe des Bedarfs und nach Befund der Umstände aufzunehmen ermächtigt ist.

Art. IV.

Das aufzunehmende Anlehen wird im Allgemeinen auf den Staatsschulden-Tilgungsfonds, insbesondere aber auf die Rein-Einnahme aus den nach und nach zur Vollendung und Eröffnung gelangenden Abtheilungen der Eisenbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze gesichert.

Art. V.

Bezüglich der Besorgung der Geschäfte des Eisenbahn-Anlehens, dessen Verzinsung und Rückzahlung, findet der Art. V. des Gesetzes vom 25. August 1843, den Bau einer Eisenbahn auf Staatskosten von der Reichsgrenze bei Hof nach Lindau betreffend, Anwendung.

Art. VI.

Als Tilgungsfonds der aufzunehmenden Anlehen werden schon jetzt, gleichwie bei der bereits bestehenden Staatsschuld, $\frac{2}{3}$ Prozent der jeweiligen Anlehensgröße bestimmt, und die Mittel hierzu aus der jederzeit in dem Budget für Eisenbahnen ausgeworfenen Summe entnommen werden.

Art. VII.

Vor Ablauf des Jahres $18\frac{48}{49}$ soll über den Gesammtbetrag der für die Vollendung des Eisenbahnbaues von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze erforderlichen Kapitalaufnahme auf verfassungsmäßigem Wege weitere Vorsorge getroffen werden.

Art. VIII.

Die Tarife für Personen-, Waaren- und jeden andern Transport sollen in ihren Maximalbeträgen von Budget- zu Budgetperiode mit Beirath und Zustimmung der Stände festgesetzt werden.

Art. IX.

Die Regierung wird ermächtigt, jene Straßen, welche die Verbindung entlegener Bezirke theils unter sich, theils mit der nach diesem Gesetzentwurfe zu erbauenden Eisenbahn zu befördern geeignet sind, auf Staatskosten zu übernehmen oder zu erbauen.

Art. X.

Das Ministerium des Innern und das Finanz-Ministerium sind mit der Bekanntmachung und dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragt.

Zum Schlusse des geschichtlichen Theils erwähnen wir noch, daß die Arbeiten in der Sektion Hain, wo sehr bedeutende Bauwerke in Felsen auszuführen sind, bereits Ende des Jahres 1845 begonnen haben, damit dieselben mit den andern Bahntheilen, spätestens in 6 Jahren, vollendet werden.

Auf der ganzen andern Bahnstrecke hat die Expropriation der Felder am 1. Oktober 1846 begonnen und sind demnächst die Erdarbeiten theilweise in Angriff genommen worden.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Bahn führt von Bamberg auf dem rechten Ufer des Mains über Haßfurt, Schweinfurt, Würzburg, Karlstadt, Lohr, Hain und Aschaffenburg an die Baierische Grenze bei Kahl, von wo sie wahrscheinlich auf Kurhessischem Gebiete bis Hanau fortgeführt wird, um sich dort an die im Bau begriffene Frankfurt-Hanauer Eisenbahn anzuschließen.

Die ganze Länge von Bamberg bis an die Baierische Grenze beträgt 57 baierische Stunden oder 28½ deutsche Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Wie wir im geschichtlichen Theile gesehen haben, so ist das Anlagekapital auf 29,000000 fl. oder etwa 16,571428 Thlr. angenommen. Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich daher auf etwa 581453 Thlr. Als Erklärung für diese bedeutenden Kosten führt die Regierung die in der Motive zum Gesetzentwurf (S. 151) entwickelten Gründe an.

Ueber die übrigen Verhältnisse der Bahn läßt sich bis jetzt noch nichts Bestimmtes sagen.

3. Obermain-Werra- oder Weser-Eisenbahn.

(Baierischer Theil von Lichtenfels bis zur Grenze.)

a. Geschichte derselben.

Wie wir unter den Eisenbahnen in den Sächsischen Herzogthümern S. 329 gesehen haben, so fand am 4. Juni 1845 zu München zwischen der Königl. Baierischen, Großherzogl. Sachsen-Weimarischen, Herzogl. Sachsen-Meiningenschen und Herzogl. Sachsen-Koburg-Gothaischen Regierung der Abschluß eines Staatsvertrages Statt, welcher die Anlage einer Eisenbahn von Lichtenfels über Koburg, Hildburghausen, Meiningen nach Gerstungen

zum Anschluß an die Thüringische Eisenbahn festsetzte. In Folge desselben wurde den $18\frac{45}{46}$ versammelten Ständen folgender Gesetzentwurf vorgelegt:

Art. I.

Zur Verbindung der Ludwigs-Süd-Nordbahn mit derjenigen Eisenbahn, welche auf der Linie von Karlshafen über Kassel, Meiningen, Hildburghausen und Koburg und von da in der Richtung gegen Baiern gebaut werden wird, soll eine Eisenbahn auf Staatskosten von Lichtenfels an die Baierische Grenze gegen Koburg erbaut werden.

Art. II.

Der Anschlag der Kosten hierfür ist auf den Maximalbetrag von 1,500000 fl. festgesetzt.

Art. III.

Die Staatsschuldentilgungs-Kommission ist ermächtigt, die hierzu erforderlichen Mittel in den vier Jahren $18\frac{45}{46}$, $18\frac{46}{47}$, $18\frac{47}{48}$ und $18\frac{48}{49}$ nach Maaßgabe des Bedarfs und nach Befund der Umstände durch Anlehen bis zu dem im Art. II. bemerkten Maximalbetrage aufnehmen zu können.

Art. IV.

Das aufzunehmende Anlehen wird im Allgemeinen auf den Staatsschulden-Tilgungsfonds, insbesondere aber auf die Rein-Einnahme aus der Eisenbahn von Lichtenfels an die Baierische Grenze bei Koburg gesichert.

Art. V.

Bezüglich der Besorgung der Geschäfte des Eisenbahn-Anlehens, dessen Verzinsung und Rückzahlung findet der Art. V. des Gesetzes vom 25. August 1843, den Bau einer Eisenbahn aus Staatsmitteln von der Reichsgrenze bei Hof bis Lindau betreffend, Anwendung.

Art. VI.

Vor Ablauf des Jahres $18\frac{48}{49}$ soll über den Gesammtbetrag der für den Bau der Eisenbahn von Lichtenfels an die Baierische Grenze bei Koburg erforderlichen Kapitalaufnahme, so wie über die Bildung eines besondern Amortisationsfonds auf verfassungsmäßigem Wege Vorsorge getroffen werden.

Die Motive besagen:

„Die große Bedeutung der Baierischen Centralbahn von Lindau über Augsburg und Nürnberg bis zur Reichsgrenze bei Hof tritt nicht allein in Bezug auf die Vermittlung des Verkehrs im Innern des Landes und mit dem südlichen und nördlichen Auslande, hier über Leipzig nach Berlin und Stettin ꝛc., sondern auch noch weiter dadurch hervor, daß durch diese Centralbahn die Möglichkeit gegeben ist, den wichtigen Handelsweg über Koburg und nach der Werra- und Wesergegend bis Bremen mit dem Baierischen Bahnsystem in direkte Verbindung zu setzen. Auf diesem Wege werden insbesondere große Quantitäten überseeischer Kolonialprodukte aus den beiden bedeutendsten Häfen Deutschlands, Bremen und Hamburg, Baiern zugeführt, auf ihm bewegt sich hinwiederum die Ausfuhr Baierischer Erzeugnisse, namentlich nach Nordamerika. Die vielseitige Wichtigkeit dieser Verkehrsrichtung ward daher schon bei Gründung der Ludwigs-Süd-Nordbahn nach ihrem vollen Werth gewürdigt. Bevor jedoch eine Einleitung getroffen werden konnte, von der Ludwigs-Süd-Nordbahn, insbesondere der Strecke zwi-

schen Bamberg und Hof aus eine Zweigbahn bis zur Baierischen Grenze in der Richtung gegen Koburg herzustellen, mußte volle Gewißheit darüber bestehen, daß die weitere Verbindung von da über Koburg bis zur schiffbaren Weser vollständig hergestellt werde, was nur im Wege der Vereinbarung mit den benachbarten auswärtigen Regierungen bewirkt werden konnte. Diese Vereinbarung ist nunmehr durch die unter dem 4. Juni v. J. zu München zwischen Bevollmächtigten der Königl. Baierischen Regierung einerseits, dann der Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachschen und Herzogl. Sachsen-Meiningenschen und der Herzogl. Sachsen-Koburg-Gothaischen Regierung andererseits abgeschlossene, von diesen Regierungen ratifizirte Uebereinkunft wegen Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung von der obern Maingegend bis zu der Wesergegend zu Stande gekommen. In diesem Staatsvertrage ist die Richtung dieser nordwestlichen Abzweigung der Ludwigs-Süd-Nord-Eisenbahn im Allgemeinen festgesetzt. Sie wird von Lichtenfels ausgehen und über Koburg, Hildburghausen, Meiningen, Eisenach, Kassel nach Karlshafen an der Weser führen. Der Ausgangspunkt bei Lichtenfels gewährt den doppelten Vortheil, daß hier die Verbindung der großen Baierischen Staats-Eisenbahn mit der Weser mit den für Baiern möglichst geringen Kosten und auf dem der Stadt Koburg nächstgelegenen Punkt der Bamberg-Hofer Bahnstrecke hergestellt, daß durch ihn ferner eine Verbindung der Werra-Eisenbahn mit Böhmen am leichtesten vermittelt wird. Diese Fortsetzung der Ludwigs-Süd-Nordgrenz-Eisenbahn in der Richtung nach der Weser ist es, welche den eigentlichen Norden und Nordosten Deutschlands mit dem Süden in möglichst gerader, durch den Mittelpunkt gehender Linie verbindet, die bedeutendsten bestehenden Handelswege aufsucht und gewerb- und volkreiche Städte in unmittelbare Berührung setzt, ohne dabei dem nach Leipzig ziehenden Theile der Süd-Nordgrenz-Eisenbahn einen Eintrag zu thun. Die Bamberg-Lichtenfelser Strecke der Ludwigs-Süd-Nordbahn erlangt hierdurch eine vierfache Bedeutung: einmal für den Handels- und Reisezug von Nürnberg über Bamberg nach Leipzig, dann jenen von Nürnberg über Koburg nach Bremen, ferner jenen von Frankfurt über Würzburg nach Leipzig, endlich jenen von Frankfurt über Bamberg nach Koburg und Bremen und umgekehrt, ungerechnet die vielseitigen Verkehrs-Verbindungen, welche durch die Verknüpfung der Obermain-Weserbahn mit den Thüringenschen, Kurfürstl. Hessischen und Königl. Preußischen, Königl. Hannoverschen, dann Herzogl. Braunschweigschen Eisenbahnen und deren Verzweigungen vermittelt werden."

Da Sächsischer Seits noch nicht die nothwendigsten Vorarbeiten ꝛc. zum Bau der Bahn beendigt sind, so ist vorläufig auch noch nicht an die Ausführung des auf Baierischem Gebiete belegenen Theils zu denken.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Bahn wird bei Lichtenfels ihren Anfang nehmen und von dort bis zur Grenze eine Länge von 26000 Fuß, etwas über 2 Stunden oder 1 d. Meile, haben.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Die Kosten zur Herstellung dieser Eisenbahnstrecke sind, so weit dies ohne die stets der wirklichen Ausführung vorbehaltene Detailprojektirung und spezielle Veranschlagung geschehen konnte, möglichst genau berechnet auf 1,463236 fl. oder in abgerundeter Summe vorläufig auf 1,500000 fl. oder 857142 Thlr. festgesetzt worden.

Auf den ersten Anblick möchte diese Summe bei der kurzen Bahnstrecke etwas hoch erscheinen, allein der Bau verursacht darum einen ungewöhnlich hohen Kostenaufwand, weil auf dieser kurzen Strecke:

1. bei Lichtenfels eine sehr schwierige Dammanlage über das Mainthal mit zahlreichen und ausgedehnten Ueberbrückungen des Mains und den erforderlichen Fluthöffnungen, und
2. sehr kostspielige Grunderwerbungen und Lastablösungen nöthig sind, und weil man
3. den vielen Krümmungen der Thalschlucht, welche von der Wasserscheide bei Ebersdorf gegen Schney herabzieht, mit der Bahn nicht folgen kann, vielmehr schon dicht oberhalb Schney den Berg namhaft anschneiden, ausgedehnte Stützmauern und Durchlässe aufführen, und gegen die Grenze hin, um die Wasserscheide bei Ebersdorf zu ersteigen, lange und umfangreiche Dammschüttungen vornehmen muß. Auch erfordert
4. die durch diese Zweigbahn nothwendig werdende Erweiterung des Bahnhofes von Lichtenfels und der Bau einer Bahnwärter-Kaserne, dann mehrerer wohnbaren Bahnwärterhäuser gegen die Grenze hin einen nicht unbeträchtlichen, in Verhältniß zur Länge sehr bedeutenden Kostenaufwand.

4. München-Augsburger Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Wie bereits Seite 2235 gezeigt ist, so erfolgte die Uebergabe der Bahn an den Staat, laut Staatsvertrages vom 11. August 1844, am 1. Oktober 1844. In Folge dieser Uebernahme der Bahn als Staatseigenthum wurde den $18\frac{45}{46}$ versammelten Ständen von den Königl. Ministerien des Innern und der Finanzen folgender Gesetzentwurf, den Ankauf und Ausbau der München-Augsburger Eisenbahn betreffend, zur Genehmigung vorgelegt:

Se. Majestät der König haben, nach Vernehmung Allerhöchst Ihres Staatsraths und mit Beirath und Zustimmung Allerhöchst Ihrer Lieben und Getreuen, der Stände des Reichs, beschlossen und verordnen, was folgt:

Art. I.

Zur Bestreitung des Staatsaufwandes der München-Augsburger Eisenbahn wird eine Summe von 6,400000 fl. festgesetzt, wovon 4,400000 fl. für den Ankauf

und 2,000000 fl. für den Ausbau, die vollständige Ausstattung und primitive Einrichtung dieser Bahn als einer Staats-Eisenbahn zu verwenden sind.

Art. II.

Ueber Abzug der für diesen Zweck verausgabten 1,853766 fl. 43 kr. noch erforderlichen 4,546233 fl. 17 kr., oder in abgerundeter Summe 4,547000 fl., werden aus einem Anlehen bis zum gleichen Maximalbetrage entnommen, welches die Staatsschuldentilgungs-Kommission in den vier Jahren $18\frac{45}{46}$, $18\frac{46}{47}$, $18\frac{47}{48}$ und $18\frac{48}{49}$ nach Maaßgabe des Bedarfs und nach Befund der Umstände aufzunehmen ermächtigt wird.

Art. III.

Das aufzunehmende Anlehen wird im Allgemeinen auf die Staatsschulden-Tilgungsfonds, dann auf die Rein-Einnahme aus dem Betrieb der München-Augsburger Eisenbahn seit dem 1. Oktober 1844 versichert, mit dem Vorbehalt, vor Ablauf des Jahres $18\frac{48}{49}$ über die Bildung eines besondern Amortisationsfonds auf verfassungsmäßigem Wege weitere Vorsorge zu treffen.

Art. IV.

Bezüglich der Besorgung und Rückzahlung findet der Art. V. des Gesetzes vom 25. August 1843, den Bau einer Eisenbahn aus Staatsmitteln von der Reichsgrenze bei Hof nach Lindau betreffend, Anwendung.

Art. V.

Das Ministerium des Innern und das Finanz-Ministerium sind mit dem Vollzug des Gesetzes beauftragt.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 2243.)

Da seitdem die Bahn Staatseigenthum geworden ist, keine ausführlichen Berichte über die Betriebsresultate mehr erstattet werden, so müssen wir uns damit begnügen, die monatlichen Betriebseinnahmen, so wie in dem Ferneren die monatliche Personen- und Güterfrequenz anzugeben, wobei wir jedoch zugleich die aus den früheren Jahren wiederholen.

Monat.	1841.		1842.		1843.		1844.		1845.		1846.	
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
Januar	—	—	14589	3	17752	10	17610	50	18308	40	17906	44
Februar	9254	11	10819	58	14613	21	15211	59	11844	35	15778	36
März	16012	47	14913	30	17977	7	17483	—	16996	16	20683	59
April	19788	8	19661	41	22530	21	24867	18	20800	14	24895	42
Mai	30587	27	26295	47	25999	53	27978	48	27262	14	Seit dieser Zeit sind die Einnahmen zusammen mit denen der früheren Oberhausen-Donauwörther Bahnlinie unter der betreffenden Rubrik bei der Ludwigs-Süd-Nordbahn aufgeführt.	
Juni	26565	48	23284	56	30968	57	27412	10	22714	50		
Juli	28032	55	27899	11	34448	27	27196	56	28387	42		
August	34808	55	31340	40	32561	42	30554	42	31558	29		
September	28421	31	28397	35	31785	22	27899	19	29179	53		
Oktober	29046	16	39418	27	31080	15	31812	29	31144	23		
November	16216	41	16400	24	17864	13	18423	53	18359	13		
Dezember	13902	52	15637	10	17344	14	16023	38	17756	20		
Summe	252237 excl. Januar.	31	268658	22	294926	2	282475	2	274312	49		

i. Fahrordnung; Tarif.

Die Seite 2251 bis 2254 angegebenen Tarife sind ungültig, indem für sämmtliche Baierische Staats-Eisenbahnen durch Königl. Verordnung vom 15. Mai 1845 statt der bisherigen die unter Ludwigs-Süd-Nordbahn Seite 132 angeführten Tarife eingeführt sind.

1. Personenfrequenz.

(Seite 2256.)

Der Personenverkehr in den einzelnen Monaten der Jahre 1841, 1842, 1843, 1844, 1845 und 1846 war, wie folgt:

Monat.	1841.	1842.	1843.	1844.			1845.			1846.		
	Personen.	Personen.	Personen.	Personen.	Einnahme. fl.	fr.	Personen.	Einnahme. fl.	fr.	Personen.	Einnahme. fl.	fr.
Januar	9051	8578	9664	9371	10616	47	10321	12051	57	13278	11389	47
Februar	10659	7234	9138	8600	9452	1	6831	7786	49	12741	10457	54
März	17635	10437	11024	10362	11163	52	10387	11855	32	17518	14073	22
April	21370	13771	14651	15501	16450	16	12835	14332	21	22005	17658	21
Mai	31622	22997	18198	19497	19956	56	20556	22108	43			
Juni	25037	26366	23092	24862	20689	24	21677	20376	18			
Juli	26804	26374	23593	18489	19055	59	29616	20480	54			
August	34740	29027	25703	19478	21246	30	28347	22810	—			
September	28578	22319	23876	19818	20280	—	27754	21443	42			
Oktober	25580	27651	18366	19901	23005	33	25803	22392	58			
November	9836	9664	10397	10708	12141	17	14923	12215	39			
Dezember	8789	9229	9164	8786	10219	45	13040	11165	18			
Zusammen	249701	213647	197212	185373	194278	15	222090	199020	11			

Seit dieser Zeit ist die Personenfrequenz und die Einnahme dafür mit der der früheren Oberhausen-Donauwörther Bahnlinie unter der betreffenden Rubrik bei der Ludwigs-Süd-Nordbahn aufgeführt.

m. Güterfrequenz.
(Seite 2262.)

Für den Gütertransport wurden in den einzelnen Monaten der Jahre 1842, 1843, 1844, 1845 und 1846 eingenommen:

Monat.	1842.		1843.		1844.		1845.		1846.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Januar . .	4294	53	6767	18	6994	3	6256	43	6516	57
Februar . .	2423	27	4611	6	5759	58	4057	46	5320	42
März	3598	21	5770	2	6319	8	5140	44	6610	37
April	5068	37	6750	1	8417	2	6467	53	7237	21
Mai	4896	1	7712	58	8021	52	5153	31	In Betreff der Güter = Einnahmen seit dieser Zeit gilt das unter Personenfrequenz und Betriebseinnahmen Gesagte.	
Juni	4603	—	9774	27	6722	46	2338	32		
Juli	6019	45	12886	40	8140	57	7906	48		
August . . .	6666	26	9210	28	9308	12	8748	29		
September .	6851	58	8928	66	7619	19	7736	11		
Oktober . .	7096	3	10491	41	8806	56	8751	25		
November .	5404	13	6851	40	6282	36	6143	34		
Dezember .	5291	46	7232	58	5803	53	6591	2		
Zusammen	62214	30	96988	25	88196	42	75292	38		

5. Wahrscheinliche in der Richtung nach Osten zur Vervollständigung des Baierischen Eisenbahnnetzes auszuführende Eisenbahnen.

Hierüber wurde von dem Königl. Minister des Innern v. Abel in einer am 3. März 1846 gehaltenen Sitzung der $18\frac{45}{46}$ versammelten Stände im Wesentlichen Folgendes angeführt:

Um an die Grenze zu bauen, muß die Regierung des Fortsetzungspunktes gewiß sein; wenn aber die Regierung schon in dieser Beziehung gehemmt ist, so treten auch noch andere Verhältnisse ein, die auf die Richtung der Eisenbahnen den wichtigsten Einfluß ausüben.

Vor 6 oder 8 Jahren stand die Ansicht so ziemlich fest, es müsse, um die Haupt-Eisenbahnen gegen Osten fortzusetzen, die Richtung von München nach Salzburg genommen werden. Dabei wurde vorausgesetzt, daß diese Eisenbahn von Salzburg nach Bruck in der Steiermark fortgesetzt und dadurch Mittelglied einer Doppelverbindung nach Triest und Wien werden könnte. Da aber diese Voraussetzung nicht eintreten zu wollen scheint, so hielt der oben erwähnte Minister den Bau einer Eisenbahn von München nach Salzburg für eine grandiose Thorheit. Derselbe führte dagegen an:

„Die Regierung habe diesen Gegenstand ihrer Aufmerksamkeit nicht entzogen, vielmehr wären Unterhandlungen im Gange, von denen es abhängen würde, welche Richtung einzuschlagen wäre. Als wahrscheinlich könnte man annehmen, daß später folgende Bahnlinien zur Sprache gebracht würden.

„Die Hauptbahn, welche der durch die Erfahrung angedeuteten Hauptrichtung des Verkehrs, der Donau, folgte, würde ihre Richtung von Ulm nach Schärding nehmen. Es käme dann eine weitere Bahn von Nürnberg über Schwarzenfeld nach Regensburg, und eine dritte von Schwarzenfeld gegen Pilsen hinzu, um eine Verbindung mit Prag herzustellen. Alle diese Eisenbahnen würden eine Länge von ungefähr 130 bis 135 Stunden oder 65 bis 68 Meilen haben und einen Kostenaufwand von 40,000000 fl. oder etwa 22,857143 Thlr. erfordern, welche, wenn man für diesen Bahnbau 6 weitere Jahre nach Beendigung der gegenwärtig im Bau begriffenen Eisenbahnen annähme, ohne die Staatsschuld um einen Kreuzer zu vermehren, aus den ordentlichen Mitteln genommen werden könnten, die jährlich dem Eisenbahnbau ohne Benachtheiligung anderer Landes-Interessen bis jetzt überwiesen worden wären."

Neueren Zeitungsnachrichten zufolge soll jedoch der Bau der Eisenbahn von München nach Salzburg wieder in Anregung gekommen sein und soll die Kreisbau-Behörde von Oberbaiern von der Regierung Ende November 1846 die Aufforderung erhalten haben, sämmtliche bereits früher entworfenen Vorarbeiten zu dieser Eisenbahn höheren Orts einzusenden.

Welche der oben erwähnten Bahnen daher zunächst zur Ausführung gelangen wird, läßt sich bis jetzt nicht mit Bestimmtheit sagen*).

B. Durch Privatgesellschaften ausgeführte oder noch zu bauende Eisenbahnen.

6. Nürnberg-Fürther Eisenbahn.

(Seite 2266.)

g. Betriebs-Einrichtungen, Betriebs-Maschinen.

(Seite 2275.)

Durch die auf 15 gebrachte Zahl der Wagen ist es möglich, mit einer Fahrt zwischen 430 bis 450 Personen zugleich zu expediren und die direkte Frequenz, wie jene der Zweigbahn, zu vermitteln.

Das Direktorium besteht aus folgenden Mitgliedern:

in Nürnberg:
- Karl Mainberger, Buch- und Kunsthändler, Vorstand,
- G. Z. Platner, Handels-Vorstand, Hauptkassier,
- Dr. J. F. Binder I., Bürgermeister, Stellvertreter des Vorstandes,
- Meyer, Kaufmann und Magistrats-Rath,

in Fürth:
- Krenkel, Kaufmann,
- Barthel, Magistrats-Rath und Apotheker,
- Kraussold, Pfarrer,

*) Der Verfasser dieser Schrift entwickelte (bevor Herr Waghorn seine erste Probefahrt antrat) in der Augsburger Allg. Zeitung, unter Beibringung des Zahlenbeweises, die Nothwendigkeit einer direkten Eisenbahn zwischen Triest und Salzburg, München u.s.w. ist auch durch die Vorgänge seitdem in seiner Ansicht darüber lediglich bestärkt worden.

Ausschuß.

Tauber, Kaufmann in Fürth, Vorstand;
Krafft, Kaufmann und Fabrikbesitzer in Nürnberg, Stellvertreter;
J. G. Arold, Privatier in Nürnberg;
Simon Königswarter, Bankier in Fürth;
Ph. Heilbronn, Kaufmann desgl.;
Gräbner, Rosolifabrikant desgl.;
Weickersheimer, Kaufmann desgl.

Betriebs-Inspektor:

Karl Korte.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 2280.)

Die Betriebseinnahmen im Jahre 1845 waren:

	fl.	kr.
An Personentransport	55774	23
" Viehtransport	132	28
" Brieftransport	95	45
" Pachtzinsen	138	36
" Kapitalzinsen	246	22
" Veräußerungen	408	8
Zusammen	56795	42

Die Ausgaben waren dagegen:

	fl.	kr.	fl.	kr.
A. Personal-Exigenz.				
1. Besoldungen			7141	40
2. Löhnungen			3473	—
3. Remunerationen			55	—
4. Pensionen			300	—
5. Livreen			380	46
B. Real-Exigenz.				
1. Anschaffung und Unterhalt der Pferde:				
a. Ankauf	778	12		
b. Fourage	2087	$25\frac{3}{4}$		
c. Beschläge	91	1		
d. Medikamente	83	1		
e. Geschirre und Stallrequisiten	255	—		
			3295	$3\frac{3}{4}$
2. Unterhalt der Dampfwagen:				
a. Kohlen: 2741 Ztr. 20 Pfd. à fl. 1 $22\frac{1}{2}$.	3769	$8\frac{1}{2}$		
b. Holz zur Vorheizung: $37\frac{1}{3}$ Klftr. à fl. 11 27	427	28		

	fl.	kr.	fl.	kr.
c. Reparaturen	706	59¼		
d. Oel, Werg, Unschlitt	305	25		
			5209	¾
3. Unterhalt der Transportwagen:				
a. Wagner-, Schmied-, Schlosser-, Sattler-Arbeiten	1286	17½		
b. Schmiere	204	13		
			1490	30½
4. Unterhalt der Bahn			1638	45½
5. Unterhalt der Gebäude			1157	9¾
6. Unterhalt der Haus- und Hof-Requisiten . .			136	49
7. Beheizung, Beleuchtung und Reinigung:				
a. Beheizung 66 Ztr. Steinkohlen	48	32		
51⅕ Klftr. Holz	585	23		
b. Beleuchtung und Reinigung	353	43		
			987	38
8. Bureaukosten:				
a. Schreibmaterialien	47	27		
b. Buchdrucker-, Lithographie- und Buchbinderkosten	170	16		
c. Porto, Inserate und kleine Bureaukosten	358	31		
d. Bureau-Requisiten	20	8		
			596	22
9. Münzagio			77	15
10. Staatsauflagen			306	58⅝
11. Grundherrliche Gefälle			40	41
12. Brandassekuranz			24	35½
13. Passiv-Kapitalzinsen			1242	30
14. Unvorhergesehene Fälle			448	14½
Summe der Ausgaben			28001	59⅞
Summe der Einnahmen			56795	42
Rein-Ertrag			28793	42⅛
Hiervon ab zur Bildung eines Reserve- und Betriebsfonds			4014	42⅛
Verblieben zur Vertheilung auf 1770 Aktien Dividende à 14 fl.			24780	—

Die Betriebs- und Verwaltungskosten betrugen nach dem Vorhergehenden 50 Prozent der Brutto-Einnahme.

Der Preis der böhmischen Steinkohlen stellte sich im Jahre 1845 auf 1 fl. 20—24 kr.

Die bloßen Betriebskosten der Ludwigs-Eisenbahn in den 10 Jahren, von 1836 bis incl. 1845, mit 2 Lokomotiven ergiebt folgende Zusammenstellung:

Jahr.	Dampf-fahrten.	Kohlen und Holz.		Betrag.		Reparaturen.		Oel, Werg und Schmiere.		Kosten der Dampf-fahrten.		Durchschnittskosten einer Dampffahrt.	
		Ztr.	Ztr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1836	2516	1980	960	4384	3	233	24	437	25	5054	52	2	8
1837	2902	2438	654	4418	54	226	6	567	32	5212	32	1	45
1838	2314	1923	497	3373	9	482	35	437	17	4293	1	1	51
1839	2294	1875	511	2945	22	161	57	279	47	3387	6	1	29
1840	2542	2118	497	3105	57	136	2	290	53	3532	52	1	23
1841	2594	2202	480	2959	19	365	33	266	22	3591	14	1	23
						448	15 *)						
1842	2786	1727	945	2450	2	1272	14 *)	423	3	4593	34	1	37
1843	3404	98	4715	2087	22	404	56	206	41	2698	59	—	47
1844	3636	422	4336	3077	18	691	34	275	44	4044	36	1	6
1845	3886	2741	592	4196	36½	706	59¼	305	25	5209	¾	1	20
Summe	28874	17524	14187	32998	2½	5029	35	3490	9	41617	46¾	—	—
Durchschnitt	2887	1752	1419	3299	48	502	57	349	1	4161	47	1	27

*) Kupferner Feuerraum.

Die bloßen **Betriebskosten** der Ludwigs-Eisenbahn in den 10 Jahren, von 1836 bis incl. 1845, mit Pferdekraft waren dagegen:

Jahr.	Pferdefahrten.	Nachkauf der Pferde.		Fourage und Beschläge.		Geschirr, Medikamente, Stallrequisiten.		Kosten der Pferdefahrten.		Durchschnittskosten einer Pferdefahrt.		Gesammtbetrag aller Fahrten.		Durchschnittsbetrag einer Fahrt.	
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1836	6451	293	24	3068	36	217	22	3579	22	—	33	8634	14	—	58
1837	6215	412	24	2487	12	292	36	3192	12	—	30	8404	44	—	55
1838	6834	156	12	2904	21	208	19	3268	52	—	29	7561	53	—	50
1839	6830	—	—	2538	41	154	21	2693	2	—	23	6080	8	—	41
1840	6651	17	42	2133	14	113	32	2264	28	—	20	5797	20	—	38
1841	6701	437	6	2264	1	130	2	2831	9	—	25	6422	23	—	41
1842	6456	306	12	2389	22	160	12	2855	46	—	26	7449	20	—	48
1843	5818	142	30	2594	23	172	8	2909	1	—	30	5608	—	—	36
1844	5665	493	54	2287	20	197	18	2978	32	—	31	7023	8	—	45
1845	5449	778	12	2178	27	338	1	3295	4	—	36	9504	5	1	1
Summe	63070	3037	36	24845	37	1883	51	29867	28	—	—	71485	15	—	—
Durchschnitt	6307	303	46	2484	34	188	23	2986	52	—	28	2148	32	—	49

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 2289.)

An Dividende wurden auf die 1770 Aktien à 100 fl. pro 1845: 14 Prozent gezahlt.

1. Personenfrequenz.
(Seite 2289.)

Die Personenfrequenz, so wie die Einnahme dafür in den Jahren 1845 und 1846 ergiebt nachstehende Uebersicht:

Monat.	1845.							1846.		
	Dampffahrten.	Personenzahl.	Pferdefahrten.	Personenzahl.	Gesammtzahl der Personen.	Einnahme. fl.	kr.	Personen.	Einnahme. fl.	kr.
Januar	324	20526	373	12428	32954	3818	21	32910	3777	15
Februar	264	14570	424	10603	25173	2938	12	32223	3669	33
März	288	17110	485	14099	32209	3704	24	40829	4485	37
April	296	21133	477	18443	39576	4499	15	44620	5259	15
Mai	302	20676	526	19658	40334	4574	12	43280	4839	9
Juni	290	21294	510	20772	42066	4693	12	42638	4694	48
Juli	334	23465	480	19027	42492	4705	48	45364	5153	24
August	344	24171	474	18923	43094	4832	24	50122	5572	12
September	414	31491	420	16623	48114	5416	15	45364	5010	9
Oktober	392	39276	415	14577	53853	6221	6	54185	6187	32
November	318	19020	418	18671	37691	4239	36	38721	4563	14
Dezember	320	23145	383	13576	36721	4199	39	37433	4378	23
Zusammen	3886	275877	5449	198400	474277	53842	24	507689	57590	31
Außerdem von Fürth										
zur Kreuzung und zurück					36498	1809	36			
nach Muggenhof und zurück					234	33	42			
Zusammen					511009	55685	42			

Von den auf der Hauptbahn beförderten 474277 Personen fuhren:

11715 Personen in der 1. Klasse,
104864 " " " 2. "
357698 " " " 3. "

Die Gesammtzahl der in den einzelnen Jahren seit Eröffnung der Bahn beförderten Personen war, wie folgt:

Jahr.	Zwischen Nürnburg und Fürth.	Nach der Kreuzung und zurück.	Nach Muggenhof und zurück.
18$\frac{35}{36}$	449399	—	—
1837	467304	—	—
1838	439889	—	—
1839	428669	—	—
1840	460763	—	—
1841	448854	—	—
1842	450638	—	—
1843	436630	—	—
1844	475434	6160	—
1845	474277	36498	234
Zusammen	4,531857	42658	234

m. Güterfrequenz.
(Seite 2294.)

	fl.	kr.
Im Jahre 1845 wurden für den Viehtransport auf der Hauptbahn eingenommen	132	28
Auf der Bahnstrecke von Fürth zur Kreuzung und zurück für den Transport von 2457 Ztr. 61 Pfd. Bagage	82	15
Für die Beförderung von 193 Ztr. Frachtgut	6	26
Zusammen	221	9

7. Pfälzische Ludwigs-Eisenbahn.
(Ludwigshafen-Berbach.)

a. Geschichte derselben.
(Seite 2295.)

Nachdem, wie wir Seite 2308 gesehen haben, der Baurath Denis zum bauführenden Ober-Ingenieur ernannt und die Vorarbeiten beendigt waren, wurde in den letzten Tagen des Monats März 1845 der erste Spatenstich an der Pfälzischen Ludwigsbahn gethan, und von dieser Zeit an das Werk so thätig gefördert, daß sich der Stand der Arbeiten gegen Ende des Jahres 1846 ungefähr wie folgt stellte.

Von Homburg bis Kaiserslautern, ferner von Neustadt bis Ludwigshafen und Speier, auf einer Länge von 10 geographischen Meilen, war das Planum der Bahn bis auf eine kleine Strecke in der Nähe von Speier vollständig hergestellt und die Beschotterung des Oberbaues ebenfalls mit geringem Rückstande beendigt. Auf der schwierigeren 4½ geographische Meilen langen Bahnstrecke zwischen Kaiserslautern und Neustadt herrschte überall

eine große Thätigkeit. Die beträchtlicheren, mitunter 10 bis 12 Meter hohen Felsen-Einschnitte und Aufdämmungen waren weit vorgerückt, und nur an einigen Stellen, wo man erst spät in den Besitz des Terrains gesetzt werden konnte, waren die Erd- und Planirarbeiten im Rückstande.

Die mehrsten Viadukte, Brücken, Durchlässe, Stützmauern rc. waren entweder beendigt oder fundirt und die häufig vorkommenden Korrektionen an dem Floßbach und an der Staatsstraße mehrentheils ausgeführt. Auf den verschiedenen oben besagten Bahnstrecken erforderten die bereits vollendeten Bahndämme eine Füllmasse von mehr als 2 Millionen Kubikmeter, davon mußten etwa 400000 Kubikmeter in Sandsteinfelsen gesprengt werden. Im Ganzen wurden bis Ende 1846: 23 Viadukte für die die Bahn durchkreuzenden Straßen und Wege, sodann 248 Brücken und Durchlässe und 2 Triftwehren vollständig hergestellt; außerdem wurden 21 Brücken und 4 Triftwehren im Neustädter Thale fundirt und theilweise bis zur Gewölbhöhe ausgeführt. Alle diese Bauten sind, bis auf 6, welche mit Holz überdeckt wurden, massiv von Stein erbaut.

Die Stützmauern im Neustädter Thale, welche bei Einschnitten und Aufdämmungen aufgeführt werden müssen, um das Abrutschen der Erde zu verhindern, waren großentheils hergestellt oder in Ausführung begriffen. Der Kubus der bereits vollendeten Stützmauern beträgt etwa 15000 Kubikmeter. Zu den noch auszuführenden Mauerarbeiten auf der Bahnstrecke zwischen Frankenstein und Neidenfels sind ferner etwa 10000 Kubikmeter Mauer- und Hausteine gebrochen und auf den Werkplatz gebracht; außerdem herrscht überall in den Brüchen die größte Thätigkeit.

Der Floßbach mußte an mehreren Stellen zwischen Frankenstein und Neustadt, auf einer Gesammtlänge von etwa 2600 Meter verlegt und auf beiden Seiten mit Quadern eingefaßt werden. Wegen Mangel an Raum war man ferner genöthigt, denselben an zwei Orten auf eine Gesammtlänge von 146 Meter zu überwölben.

Die verschiedenen Tunnel waren in Angriff genommen; mit geringer Ausnahme zeigte sich das Gestein als vorzüglich, so daß beinahe überall auf stehende Massen gerechnet werden kann und nur an einzelnen Stellen nothwendig sein wird, den schwebenden Theil des Gewölbes auszumauern. Bei dem größeren, 1360 Meter langen Tunnel am Heiligenberg bei Hochspeier war der Stollen in seiner ganzen Länge beendigt und großentheils auf eine Breite von 3 bis 6 Meter erweitert. Die bereits aus den verschiedenen Tunnel herausgebrochene Felsenmasse betrug etwa 18000 Kubikmeter.

An den Bahnhofgebäuden und Bahnwärter-Wohnungen ist fleißig gearbeitet und ist ein großer Theil derselben im Laufe des Jahres 1846 vollendet worden.

Von 184000 Ztr. Schienen, welche die Werke von Jacobi, Haniel und Huyssen bei Ruhrort, Gebrüder Hösch zu Düren, T. Michaelis u. Komp. von Eschweileraue, Gebrüder Stumm zu Neunkirchen und Gebrüder Krämer von der Quint bei Trier anzufertigen haben, sind bereits bis Ende 1846: 70000 Zentner abgeliefert; der Rest soll im Laufe des Jahres 1847

abgeliefert werden. In demselben Maaße schreiten die Lieferungen der gußeisernen Schienenstühle, der Schienen-Befestigungskloben ꝛc. voran, so daß im Frühjahr 1847 das Legen des Oberbaues auf den bereits vorbereiteten Strecken fortgesetzt und rasch betrieben werden kann.

173 Auslenke-Vorrichtungen und Kreuzungen, 22 Drehscheiben von 10½ bis 3½ Meter Durchmesser, 9 Schiebbühnen, 16 Wasserbehälter von Eisenblech, 15 gußeiserne Füllkrahnen, 15 Pumpwerke ꝛc. werden in den Werkstätten von Emil Keßler zu Karlsruhe, Christian Dingler zu Zweibrücken, Heppel und Moser zu Aachen, Wilhelmi u. Komp. zu Edenkoben, Jacobi, Haniel und Huyssen zu Gutehoffnungshütte und von Gienanth zu Hochstein gefertigt, und sind theilweise abgeliefert.

Von den bestellten Betriebs- und Transportmitteln sind bereits 14 Lokomotive und 30 Wagen abgeliefert.

Aus Vorstehendem ist zu ersehen, daß bisher nichts versäumt worden ist. Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, daß das Terrain nur allmählig in Besitz genommen werden konnte, und daß Ende 1846 noch manche Hindernisse dem Fortgange der Arbeiten im Wege standen.

Da von Ludwigshafen aus bereits seit Oktober 1846 auf kleineren Bahnstrecken Probefahrten gemacht worden sind und der andere Bahntheil größtentheils vollendet ist, so können die Bahnstrecken von Neustadt bis Ludwigshafen und Speier im Frühjahr 1847 dem Verkehre übergeben werden. Unterdessen soll der Oberbau zwischen Homburg und Kaiserslautern gelegt und die Bauten im Neustädter Thale mit solcher Thätigkeit betrieben werden, daß die ganze Bahn im Laufe des Jahres 1848 dem Verkehre freigegeben werden kann.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 2320.)

Die Einnahmen und Ausgaben vom 1. Oktober 1844 bis 31. Dezember 1845 stellten sich, wie folgt:

	fl.	kr.	fl.	kr.
Einnahmen.				
Rechnungsrückstand des Vorjahres			48	23
Aktien-Einzahlungen			2,515495	—
Zinsen vom Aktienkapital			56181	35
Verzugszinsen bei Aktien-Einzahlungen			128	53
Gewinn auf heimgefallene Aktien			—	—
Dienstkautionen			12500	—
Agio auf Wechsel und Geld			97	43
Unvorhergesehene Einnahmen			28	36
Erlös aus verkauften Weinbergspfählen			254	30
Umschreibgebühr auf Aktien			7	30
Summe aller Einnahmen			2,584742	10

			fl.	kr.	fl.	kr.
Ausgaben.						
A.						
Generalversammlung					2	30
Verwaltungsrath					4911	58
Direktorium					12916	21
Erhebungskosten und Verzinsung des Kapitals an die Aktionäre					81658	46
Steuern und Umlagen					—	—
Kautions-Interessen					473	26
Remisen der Auszahlungen					3722	57
Diskonto auf Wechsel					12	50
Gebühren der Geometer beim Wiederverkauf der Grundstücke					237	14
B.						
Technische Direktion					39414	47
Grundankauf					917113	49
Erbauungskosten der eigentlichen Bahn:						
Erd- und Planirarbeiten	fl.	kr.				
in Sektion Homburg	62134	40				
" " Landstuhl	88232	—				
" " Kaiserslautern	75590	—				
" " Weidenthal	10820	—				
" " Neustadt	9390	19				
" " Schifferstadt	45951	36				
" " Speier	17372	—				
			309490	35		
Tunnel						
in Sektion Kaiserslautern			11841	36		
Brücken, Durchlässe, Viadukte 2c.						
in Sektion Homburg	13322	40				
" " Landstuhl	14940	30				
" " Kaiserslautern	9621	—				
" " Weidenthal	8075	—				
" " Neustadt	6800	—				
" " Schifferstadt	5860	—				
" " Speier	9100	—				
			67719	10		
Unterbau						
in Sektion Homburg	909	24				
" " Landstuhl	18522	56				
" " Kaiserslautern	33361	50				
" " Schifferstadt	50000	—				
			102794	10		
Oberbau			32334	52		
Wegeübergänge, Straßenabänderung 2c.						
in Sektion Kaiserslautern	2800	—				
" " Schifferstadt	248	—				
			3048	—		
Bahnwärter-Wohnungen, Wachthäuschen 2c.			—	—		
Einfriedigung der Bahn			—	—		
Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains			983	48		
Bach-Korrektionen			77	48		
Verschiedene gemeinsame Bahnbaukosten			—	—		
					528289	59

	fl.	kr.	fl.	kr.
Anlegung der Bahnhöfe			—	—
Einrichtung der Werkstätten			—	—
Anschaffung der Fahrapparate			162852	50
Allgemeiner Reservefonds für unvorhergesehene Bauausgaben			740	—
Summe aller Bauausgaben			1,752347	27
Abgleichung.				
Summe der Einnahmen	2,584742	10		
Summe der Ausgaben	1,752347	27		
Aktiv = Rest			832394	43
welcher bei den Bankiers der Gesellschaft und bei verschiedenen andern Debitoren aussteht.				

Bei allen bisher in Angriff genommenen Bauarbeiten oder vergebenen Lieferungen sind die Revisions-Ansätze eingehalten worden, und wenn auch hin und wieder kleine Ueberschreitungen Statt gefunden haben, was bei einem Baue von so großem Umfange nicht zu vermeiden ist, so wurden dieselben durch anderweitige Ersparungen stets vollständig gedeckt.

Im Ganzen sind 17018 Aktien à 500 fl., worauf bereits bis Ende Oktober 1846: 60 Prozent eingezahlt waren, ausgegeben worden. Das Aktienkapital besteht somit aus 8,509000 fl. oder 4,862285 Thlr.

Der höchste Kours der Aktien war 115, der niedrigste 93; der jetzige (6. Februar 1847) 94.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Maschinen.

Direktoren der Bahn sind:

Denis, Bau-Direktor. K. B. Reg.- u. Kreis-Baurath;
M. v. Lamotte, Verwaltungs-Direktor, K. B. Landkommissar.

Mitglieder des Verwaltungsraths:

Freiherr v. Pölnitz, Vorstand, K. B. Landkommissar;
Bender, K. Kreiskassen-Kontroleur;
Bettinger, K. Regierungsrath;
L. Dacqué, Bankier;
Fröhlich, Kaufmann;
Golsen, Anwalt;
Graf, K. Regierungs-Assessor;
Haapé, Kaufmann;
L. v. Haber, Bankier;
Heinz, K. Regierungs-Assessor;
Dr. Herberger, Direktor der Kreisgewerbschule;
Krämer, Hüttenwerk-Besitzer;

S. Ladenburg, Bankier;
Dr. Levita, Obergerichtsrath;
Löw, Rentier;
Mahla, Anwalt;
Roos, K. Steuer-Kontroleur;
Schuler, Notar.

Zwanzig Lokomotive, worunter acht für den Personen-Transport und 12 für den Transport von Waaren und Kohlen, werden in den Werkstätten von Keßler zu Karlsruhe, Maffei zu München und Régnier-Poncelet zu Lüttich gebaut.

Bis Ende 1846 waren von Maffei in München 4 und von Keßler in Karlsruhe 4 Personen-, so wie von Keßler in Karlsruhe 4 und von Régnier-Poncelet in Lüttich 2 Gütermaschinen geliefert.

Für eine Lokomotive sammt Tender werden 24000 bis 24700 fl. franco Ludwigshafen und Speier gezahlt.

An Transportmitteln sind bereits 80 Personenwagen und 30 Wagen zum Transport von Waaren, Bagage, Vieh ꝛc. bestellt. Davon werden 102 Stück bei Keßler, Schmieder und Meier zu Karlsruhe und 8 Stück von Flach, Krämer und Albig zu Speier gebaut.

Bis Ende 1846 waren bereits 30 dieser Wagen abgeliefert, welche an Solidität und Eleganz nichts zu wünschen übrig lassen.

300 Kohlenwagen sollen bestellt werden. Dieselben sind auf 80 Zentner Kohlen berechnet, bekommen schmiedeeiserne Räder und ruhen auf Federn. Der zehnte Theil davon soll ferner Bufferfedern nebst Bremse erhalten.

Für die in Ludwigshafen und Kaiserslautern bereits aufgeführten Reparatur-Werkstätten werden 2 Dampfmaschinen, jede von 8 Pferdekraft, 5 Drehbänke, 3 Handbohr-Maschinen, 1 Hobelmaschine, 1 Ausstoßmaschine, 2 Ventilatoren und verschiedenes anderes Werkzeug in den Fabriken von Wernher zu Darmstadt und Merian in Hölstein bei Lörrach gefertigt.

8. Pfälzische Rheinbahn.

(Speier-Lauterburg.)

a. Geschichte dieses Projekts.

Wie Seite 2333 angeführt ist, so war auf den 26. Mai 1845 eine General-Versammlung der Aktionäre in Speier zusammenberufen. In dieser wurden die Statuten berathen, die Bezeichnung „Pfälzische Rheinbahn, Speier-Lauterburg" gut geheißen und ein Verwaltungsrath zur Führung der Geschäfte statt des bisherigen Komité's erwählt.

Im Laufe des Jahres 1845 wurden die Vorarbeiten unter Leitung des Königl. Kreisbauraths Denis betrieben und Anfang des Jahres 1846 in der Hauptsache beendigt.

Da man, den Statuten der Gesellschaft gemäß, fest an dem Grundsatze hält, nicht zu bauen, bevor von Straßburg aus Hand ans Werk gelegt wird,

so muß bis dahin gewartet werden. Im Elsaß hat man sich jedoch noch nicht darüber verständigt, welche Richtung die Bahn von Straßburg aus Behufs des Anschlusses an die Baierische Grenze nehmen soll, während der Grundsatz, daß gebaut werden muß und soll, von Seite des Französischen Ministeriums in der Kammersitzung vom 4. Juni 1846 mit der größten Bestimmtheit ausgesprochen wurde. Die Anfang September in Straßburg und Kolmar für die beiden Departements des Ober= und Niederrheins versammelt gewesenen Generalräthe haben ebenfalls den dringenden Wunsch an ihre Regierung ergehen lassen, daß sie ungesäumt und schleunigst die nöthigen Voruntersuchungen über die beiden projektirten Anschlußpunkte vornehmen und zugleich im Interesse der wichtigen Verkehrs= und Transitstraße nach der Schweiz der Bahn an die Baierische Grenze eine hinlängliche Subvention angedeihen lasse. Ueber letztere verlautet, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten sich ebenfalls zu einer Staatsunterstützung von mehreren Millionen Franken anheischig gemacht habe, wodurch die bereits konstituirte Gesellschaft, deren Verwaltung aus Straßburgern und Mitgliedern des Administrationsrathes der Elsässischen Eisenbahn besteht, in den Stand gesetzt wird, den Bau so rasch als möglich zu fördern, sobald die nöthige Konzession ertheilt sein wird.

c. Sonstige Verhältnisse.

(Seite 2334.)

Der Verwaltungsrath besteht aus 18 Mitgliedern, welcher aus seiner Mitte zur beständigen Leitung der Gesellschafts=Angelegenheiten einen Verwaltungs=Ausschuß ernannt hat, bestehend aus folgenden 5 Mitgliedern:

F. W. Rebenack, Königl. Kreiskassier zu Speier, als Vorstand;
G. F. Kolb, Stadtrath daselbst, als Protokollführer;
Ph. C. Claus, Bürgermeister in Speier;
C. Martin, Königl. Kreis=Forst=Inspektor in Speyer;
J. M. Reichard, Königl. Notar in Speier.

9. Pfalz=Zweibrücken Eisenbahn.

(Zweibrücken=Homburg.)

a. Geschichte dieses Projekts.

(Seite 2335.)

Hinsichtlich dieses Projekts ist im Laufe der Jahre 1845 und 1846 nichts bekannt geworden, und scheint daher die Ausführung desselben, wenn auch nicht gänzlich aufgegeben, doch wenigstens so lange aufgeschoben zu sein, bis die Geldverhältnisse an den Börsen Deutschlands sich günstiger gestaltet haben.

10. Ludwigshafen-(Wormser)Hessische Grenze Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

Wie wir Seite 2341 und 2342 gesehen haben, so trat in der Mitte des Jahres 1844 in Frankenthal ein Komité zusammen, welches sich die Ausführung einer Bahn von Ludwigshafen über Frankenthal bis an die Grenze zwischen Rheinbaiern und Rheinhessen, zum Anschluß an die projektirte Eisenbahn von Mainz über Worms zu besagter Grenze, als Ziel setzte. Da die auf das zu 1,200000 fl. angenommene Aktienkapital eröffnete Zeichnung ein so günstiges Resultat ergab, daß später eine Reduktion der Zeichnungen vorgenommen werden mußte, und auch die Ausführung des auf Hessischem Gebiete belegenen von einer besondern Gesellschaft auszuführenden Bahntheils gewiß war, kam das Komité bei der Baierischen Regierung um Konzession ein. Durch Allerhöchstes Reskript vom 24. Mai 1845 wurde dem Komité gestattet, eine General-Versammlung der Aktionäre zusammenzuberufen, um sich über die Ausführung dieses Werkes, als eines selbstständigen, von jenem der Mainzer Gesellschaft getrennten Unternehmens, — jedoch vorbehaltlich der über den gemeinschaftlichen Betrieb der Ludwigshafen-Mainzer Bahn gegen jährliche Abrechnung mit letzterwähnter Gesellschaft zu treffenden vertragsmäßigen Bestimmungen — zu berathen, und eventuell unter Zugrundelegung der Statuten der Speier-Lauterburger Aktiengesellschaft, einen Statuten-Entwurf herzustellen.

Diese General-Versammlung fand am 21. Juli 1845 zu Frankenthal Statt und wurde in derselben, außer Berathung der Statuten und Bildung einer anonymen Gesellschaft, vorbehaltlich Allerhöchster Sanktion, der Bericht des provisorischen Komité's, so wie ein Gutachten über die Richtung und muthmaßlichen Kosten der Bahn vom Königl. Kreisbaurathe Denis erstattet und ein definitives Komité gewählt. Obwohl es einen unangenehmen Eindruck auf die General-Versammlung machte, daß von Seiten der Baierischen Regierung für diese Bahn eine andere Spurweite als auf den übrigen Baierischen Eisenbahnen festgestellt sein sollte, so glaubte man doch, durch dringende Bitten den König zur Aenderung seines Entschlusses bewegen zu können. Diese Vermuthung bestätigte sich auch; denn durch Allerhöchstes Reskript vom 29. September 1845 wurde der Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb der Pfälzischen Eisenbahn von Ludwigshafen nach Worms die landesherrliche Konzession ertheilt und den Statuten, wie sie durch die General-Versammlung der Aktionäre beschlossen wurden, die Allerhöchste Bestätigung unter folgenden Bestimmungen ertheilt:

1. Daß die Gewährleistung eines Zinsenertrags von Seite der Regierung nicht Statt findet, daß gleichwohl der Regierung das Recht zusteht, die Ludwigshafen-Wormser Eisenbahn schon nach 25 Jahren, gegen einfache Erlegung des Anlagekapitals und gegen Ueberlassung des Reinertrags des der Ablösung folgenden Jahres als Prämie für die Gesellschaft, — ablösungsweise zu erwerben, in der Art, daß der

diesfällige Entschluß jederzeit ein Jahr vor dem Termin der Bahnerwerbung der Gesellschaft angekündigt werden wird.

2. Daß für die Zerstörung der Eisenbahn oder ihrer Zugehörungen im Kriege durch Freundes oder Feindes Hand, so wie für die auf gleiche Weise erfolgende Unterbrechung oder Sperrung der Bahn in Kriegszeiten oder in Folge einer Vorsichtsmaaßregel für den Krieg keinerlei Entschädigung aus der Staatskasse, aus Peräquationskassen oder aus andern öffentlichen Mitteln geleistet wird.
3. Daß das Verhältniß der Eisenbahn zur Postanstalt in derselben Weise wie das der Pfälzischen Ludwigs- und Speier-Lauterburger Bahn festgesetzt werden wird.
4. Daß die Regulirung des Transport-Tarifs innerhalb des für die verschiedenen Tariffätze mit Genehmigung Seiner Majestät des Königs zu bestimmenden Maximums zu geschehen habe.
5. Daß für die der Bahn definitiv zu gebende Richtung, so wie für die Detailpläne, insonderheit für jene der Hochbauten, die Allerhöchste Genehmigung vorbehalten bleibt.
6. Daß in Bezug auf die Spurweite der Bahn und auf die Gemeinschaftlichkeit des Bahnhofs der Pfälzischen Ludwigsbahn in Ludwigshafen es bewende bei Ziffer **XVI.** der Fundamental-Bestimmungen vom 28. September 1836 beziehungsweise bei der Allerhöchsten Entschließung vom 16. August 1845 (also lautend): „Es solle von der Abänderung der Spurweite auf irgend einer der Pfälzischen Eisenbahnen, so wie auch von jeder Erschwerung des Verkehrs auf denselben durch ein Verbot der Gemeinschaftlichkeit des Bahnhofs oder der Verbindung der verschiedenen Bahnhöfe durch eiserne Geleise Umgang genommen, vielmehr die Allerhöchste Fundamental-Bestimmung vom 28. September 1836, Ziffer **XVI.**, wonach die Spurweite aller Baierischen Eisenbahnen vollkommen gleich sein soll, auch bezüglich der zwischen der Französischen und Hessischen Grenze Allerhöchst genehmigten Eisenbahnen aufrecht erhalten werden."

Am 2. Juni 1846 fand hierauf eine zweite General-Versammlung der Aktionäre Statt. In dieser wurde vom Verwaltungsrathe Bericht erstattet und namentlich darin hervorgehoben, daß es demselben auf wiederholtes Verwenden gelungen wäre, folgende günstige Abänderungen zweier Konzessionsbedingungen zu erlangen:

1. Daß wenn nach 25 Jahren der Staat Gebrauch macht von seinem vorbehaltenen Rechte der Einlösung, er nicht nur das ganze Bau- und Anlagekapital, sondern auch alle Mobilien und Fuhr-Apparate nach dem Preise, was dieselben gekostet haben, übernimmt und der Gesellschaft bezahlt, während die Gesellschaft noch außerdem den Reinertrag des nachfolgenden Jahres als Prämie erhalten soll.
2. Daß außerordentliche Störungen durch Krieg u. s. w. an der Dauer der ersten 25 Jahre nicht gezählt werden sollen.

Die Allerhöchste Konzession wurde hierauf nach den ertheilten günstigeren Bedingungen einstimmig angenommen, und der Verwaltungsrath ebenfalls einstimmig beauftragt und ermächtigt: die Ludwigshafen-Wormser Bahn in gesetzlicher, authentischer Form verbriefen und publiziren zu lassen, zugleich auch die Statuten mit diesem Allen in Einklang zu bringen. — Da unter Anderm von dem Verwaltungsrathe der Hessischen Ludwigsbahn eine schriftliche Zusicherung über den Bau der in Rede stehenden Bahn gewünscht wurde, so nahm die General-Versammlung nach mehrfachen Diskussionen folgenden Antrag des Verwaltungsraths als Erwiderung an:

> „Daß alle unsere Vorarbeiten vollendet sind, daß der Bauplan nun alsbald nach § 11 der Statuten der Allerhöchsten Genehmigung unterbreitet werden soll; daß, sobald diese erfolgt sein wird, mit der Einleitung des Baues begonnen werden und daß, da derselbe keine Lokalschwierigkeiten zu überwinden hat, seine Fortsetzung und Vollendung gleichzeitig mit jener der Hessischen Ludwigsbahn eintreten soll und wird."

Obwohl ein Mitglied der General-Versammlung diese Antwort für sehr bindend hielt, da leicht die Lauterburg-Straßburger Strecke es wünschenswerth machen könne, auch den Bau der Frankenthaler Linie zu unterlassen, so entschied sich die General-Versammlung doch einstimmig, mit Ausnahme eines Einzigen, dahin:

> bauen zu wollen, wie Hessen baue, auch wenn bis dahin die Fortsetzungen der Linie bis Straßburg noch nicht definitiv entschieden sein sollten.

Wie wir unter den Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen gesehen haben, so ist die Ausführung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der ungünstigen Börsen- und Geldverhältnisse wegen, im Jahre 1846 auf Hindernisse gestoßen. Da diese jedoch beseitigt zu sein scheinen und der Bau der Hessischen Ludwigsbahn im Laufe des Jahres 1847 beginnen soll, so steht in nächster Zukunft auch der Angriff der Bauten an der Ludwigshafen-Wormser Eisenbahn zu erwarten.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe*).

Die Bahn nimmt ihren Anfang in dem Bahnhof der Pfälzischen Ludwigsbahn zu Ludwigshafen, überschreitet die Oggersheimer Chaussee in der Nähe des besagten Bahnhofes, zieht die Chaussee entlang in geradem Zuge bis Oggersheim hin, läßt diesen Ort rechts liegen, kreuzt die Straßen nach Speier und Dürkheim und dem sogenannten Affengraben in der Nähe von Oggersheim und zieht alsdann in gerader Linie dicht an Frankenthal vorüber bis zur Hessischen Grenze bei Worms hin. Die nähere Bestimmung des Anschlußpunktes an der Landesgrenze bleibt natürlicher Weise einer mit der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn zu treffenden Uebereinkunft vorbehalten.

*) Hierüber, so wie über die andern Verhältnisse der Bahn ist das Wichtigste dem nach Untersuchung des Terrains erstatteten Gutachten des Königl. Kreis-Bauraths Denis entnommen.

Die Gesammtlänge der besagten Bahnlinie beträgt 18500 Meter oder 2,5 deutsche Meilen.

Außer dem Bahnhofe in Ludwigshafen, welcher gemeinsam mit dem für die Pfälzische Ludwigs-Eisenbahn angelegt werden soll, sollen Bahnhöfe zu Oggersheim und Frankenthal angelegt werden. Bei Bobenheim dürfte vielleicht später ein Anhalteplatz eingerichtet werden.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Diese sind, wie folgt, berechnet:

1.	Grundentschädigungen	160000 fl.
2.	Erdarbeiten	60000 =
3.	Brücken und Durchlässe	27600 =
4.	Unterbau	120000 =
5.	Oberbau	330000 =
6.	Straßen- und Wegeübergänge	17000 =
7.	Barrièren, Wächterhäuschen und Warnungstafeln	13000 =
8.	Einfriedigung, Absteinung u. Eintheilung der Bahn	8670 =
9.	Bahnhöfe	165000 =
10.	Fahrapparate	227000 =
	Summe	1,128270 fl.
11.	Reservefonds, Administration und Bauführung	71730 =
	Totalsumme	1,200000 fl.
	oder	685714 Thlr.

Diese Summe soll durch 2400 Aktien à 500 fl. gedeckt werden und ist auf die ausgegebenen Quittungsbogen 1 Prozent eingezahlt.

Der Königl. Kreis-Baurath Denis glaubt mit dieser Summe nicht nur vollkommen auszureichen, sondern stellt sogar bei einzelnen Posten wahrscheinliche Ersparungen noch in Aussicht.

Die Durchschnittskosten einer Meile werden sich demnach auf 274280 Thlr. stellen.

d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältnisse.

Die Steigungs-Verhältnisse der vorgeschlagenen Bahnlinie sind äußerst günstig. In der Nähe von Oggersheim ist zwar eine Steigung von 1:300 auf einer Länge von 900 Meter unvermeidlich. Da aber dieselbe in der Nähe der dortigen Station vorkommt, so ist sie als vortheilhaft zu betrachten, indem sie zum Aufhalten der ankommenden, dagegen zur Beschleunigung der abgehenden Züge dienen wird. Im Uebrigen sind die Steigungen nicht größer als 1 : 2000; dagegen kann der größere Theil der Bahn mit ganz unbedeutenden Planirungs-Arbeiten horizontal gelegt werden.

Von der ganzen Länge der Bahn, 18500 Meter, gehen 15000 Meter in gerader Linie, während der Rest in Kurven von sehr günstigen Durchmessern ausgeführt wird. Die kleinsten Halbmesser betragen 895, 1000 und 1920 Meter oder 2852, 3186 und 6117 preuß. Fuß, und kommen bei Kurven in der Nähe der Bahnhöfe von Ludwigshafen und Oggersheim vor.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Das Terrain, welches die im Vorhergehenden bezeichnete Bahnrichtung durchzieht, bietet nirgends Schwierigkeiten dar. Es wird zwar, um die Niederung in der Nähe von Oggersheim zu überschreiten, eine Aufdämmung daselbst erforderlich sein; dieselbe ist jedoch von keinem großen Belange, und im Uebrigen ist das Terrain ganz ungewöhnlich günstig.

Der Bahnkörper, die Brücken und die Durchlässe werden gleich für eine Doppelbahn hergestellt ꝛc.; dagegen wird es für das erste Bedürfniß genügen, vorerst nur ein Geleise zu legen. Die Brücken und Durchlässe sollen alle massiv von Stein erbaut werden. Die Schienen werden auf eichenen Querschwellen befestigt. Bei dem Zusammenstoße sollen starke gußeiserne Stühle angewendet, dagegen die Schienen zwischen den Stößen mittelst Hakennägeln unmittelbar auf die Querschwellen genagelt werden.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Maschinen.

Der Verwaltungsrath besteht aus folgenden 7 Mitgliedern:

Anwalt Willich sen. in Frankenthal;
" Stockinger desgl.;
Kaufmann Kursch desgl.;
" Zöllner desgl.;
" Schlinck desgl.;
Bankier Hohenemser in Mannheim.

Bauausführender Ober-Ingenieur ist:
der Königl. Kreis-Baurath Denis.

Für das erste Bedürfniß wird es genügen, wenn 4 Lokomotive, 30 Personen- und 50 Wagen für den Transport von Kaufmannsgütern, Kohlen ꝛc. angeschafft werden.

Ueber

11. Projekt einer Eisenbahn von Mainz über Alzei bei Kaiserslautern oder Neustadt a. d. Hardt nach der Pfälzischen Ludwigsbahn (Seite 2342),
12. Eisenbahn-Projekt von Neustadt a. d. Hardt nach Wörth am Rhein (Seite 2342),
13. Zweigbahn von der Königl. Ludwigs-Süd-Nordbahn nach Baireuth (Seite 2344),

ist nichts bekannt geworden, und scheint demnach die Ausführung dieser Projekte bei den gegenwärtigen schlechten Geldverhältnissen aufgegeben zu sein.

14. München-Starnberger Eisenbahn-Projekt.

(Seite 2345.)

Nachdem im Winter $18\frac{44}{45}$ die mit den Vorarbeiten zu diesem Projekte beauftragten Ingenieure ihre Arbeiten vollendet hatten, wurden dem Ministerium des Innern die Statuten der zu bildenden Aktiengesellschaft vorgelegt. Diese erhielten jedoch nicht die Allerhöchste Genehmigung, weshalb an die Ausführung des Unternehmens nicht zu denken ist.

Schließlich wäre noch das in neuerer Zeit, namentlich nach der Reise des Lieutenants Waghorn mit der ostindischen Ueberlandspost durch Deutschland, angeregte

Projekt einer Südbaierisch-Tyrolischen Eisenbahn

zu erwähnen. Mehrfach ist darüber, namentlich in der Augsburger Allgemeinen Zeitung, geschrieben und sind in Bezug darauf verschiedene Richtungen im Allgemeinen bezeichnet worden. Von Interesse wird es daher wohl sein, aus einem diesen Gegenstand besprechenden Artikel der erwähnten Zeitung Folgendes hervorzuheben:

„Ein früheres Bahnprojekt, dessen Ausführung auf Privatkosten aber dem Vernehmen nach keine Genehmigung erhielt, geht von München aus durch das Würmthal nach Starnberg, von wo aus die Fortsetzung desselben eine nicht unbeträchtliche Höhe über den Hirschberg zu erklimmen hätte, um Weilheim zu gewinnen; doch der liebliche Würmsee würde willig seine stillen Wellen hergeben, um fünf Stunden lang bis Seeshaupt durch Dampfschiffe die Hand zu bieten. Daß überhaupt bei der herrlichen Lage dieses Sees in der Nähe einer so berühmten vielbesuchten Hauptstadt derselbe nicht längst von Dampfschiffen befahren wird, ist zu wundern; es spricht dies nicht sehr für den Unternehmungsgeist der Münchener. Wäre dieser schöne See in der Schweiz, gewiß würden ihn schon längst mehrere rüstige Dampfer beleben.

„Vom Dorfe Seeshaupt setzt sich das Projekt über hügeliges und moosiges Land bis Murnau fort, von wo aus es mit wenig Hindernissen durch das Eschenloher Moos bis Partenkirchen, und sofort wohlberechnet durch das Loisachthal bis zur Baierisch-Tyrolischen Grenze führt. Jedenfalls wäre dies bei weitem die praktikabelste Richtung, um von Partenkirchen einen Uebergang ins Innthal zu erzielen, indem anderntheils über Scharnitz zwei bedeutende Höhen zu erklimmen wären, die eine bei Klais mit 2831 Pariser Fuß absoluter Höhe, und die andere, vielleicht unbezwingbar, bei Seefeld mit 3663 P. Fuß, besser noch bei Leitasch mit 3500 Fuß.

„Die von der Natur selbst vorgeschriebene Richtung, die allerdings einen kleinen Umweg bietet, wäre nun, wie gesagt, durch das Loisachthal nach Lermoos oder Ehrwald, wobei die Bahn eine successive Steigung von kaum 1000 Fuß mit 6 Stunden Länge erhalten würde, denn Partenkirchen liegt 2148 und Lermoos 3050 P. Fuß über dem Meer. Vom Lermooser Thal

aus ist es sehr schwer, einen Uebergang ins tiefliegende Innthal zu gewinnen, weil das Thal besonders gegen Süden von hohen Kalkgebirgsmassen umschlossen ist, die höchstens den Straßenzug über den Fernstein mit einer absoluten Höhe von etwa 5000 P. Fuß erlaubten.

„Ein einziger, wiewohl sehr schwieriger Uebergang wäre hier möglich, und zwar von Ehrwald aus in östlicher Richtung durch eine Einsattelung des Wettersteins, mit einer nothwendigen Steigung von ungefähr 1000 Fuß auf 2 Stunden Länge in das hochliegende Gaisthal, wo bei der sogenannten Pestkapelle die Flußscheide zwischen dem Gaisachbach und der Leitasch erreicht würde, um dann mit einer Abdachung und einer Kurve von den Leitaschmooshäusern aus durch eine Einsattelung mit einer weitern Senkung bei Telfs das Innthal zu erreichen. Diese Senkung würde freilich auf weniger als anderthalb Stunden Länge über 1600 Fuß fordern, denn die Mooshäuser haben nach einer Barometermessung 3556 Fuß, während Telfs 1903 Fuß absolute Höhe hat. Von letzterem Orte aus würde es dann nicht mehr schwer halten, auf dem rechten oder linken Inn-Ufer Innsbruck zu erreichen.

„Vorstehendes Projekt, im Ganzen etwa 42 Wegstunden enthaltend, wovon 26 mit Einrechnung des Würmsees auf Baiern kommen, und welches dem Vernehmen nach bis an die Tyroler Grenze auch schon einer nähern Terrainprüfung unterlag, mag manches Vortheilhafte für sich haben, wozu vielleicht auch die Benutzung des Würmsees und der Umstand zu rechnen wäre, daß dadurch Baierns Hauptstadt schnell mit Holz und gesundem — nicht mit drei, vier Tage geknebelt herumgezogenen — Vieh versorgt werden könnte. Die Fortsetzung der Bahn auf Tyrolischem Gebiet aber würde auf zu viele Reliefhindernisse stoßen, auch zu viele Kosten, besonders wegen der tiefen Lage des Innthals, verursachen.

„Ein anderes, zwar um vier Stunden längeres Projekt zur Erreichung von Innsbruck scheint für beide Regierungen viel vortheilhafter. Dieser Entwurf vermeidet alle hohen Steigungen und Abstürzungen ins Innthal, was bei einer Idee, welche zwar außer einem unbezwingbaren Weg über Walchensee den nächsten einschlagen würde, nämlich über Tegernsee, Achenthal, bei der hohen Lage des Achensees (1400' über dem Inn) auch eintreten würde. Jene Richtung würde von München aus mit einigen gelinden Höhenübergängen zwischen Peiß und Aibling nach Rosenheim führen; von dort, wo sie den Inn erreicht, könnte sie dann leicht entlang dieses Flusses durch das Baierische Innthal nach Kufstein und so fort durch den Tyrolischen Theil desselben, vielleicht theilweise auf dem linken Inn-Ufer nach Innsbruck geführt werden mit nicht großer Steigung, indem Kufstein 1457 und Innsbruck 1766 Fuß Höhe hat, und mit wenig Hindernissen, wozu allenfalls Ueberschwemmungen zu rechnen sind. Am vortheilhaftesten stellt sich dieser Zug für die Baierische Regierung heraus, indem — kommt einmal die lang besprochene München-Salzburger Bahn zu Stande — Baiern dann nur die kleine Strecke von Rosenheim bis nach Kufstein herzustellen hätte, um eine Verbindung mit genannter Stadt zu erreichen.

„Bei Fortsetzung einer Südbahn von Innsbruck aus ins Etschthal nach Botzen entstehen freilich wichtigere Fragen und schwer zu bekämpfende Hindernisse; denn es handelt sich hier um einen Uebergang über die Rhätischen und Tyrolischen Central-Alpen. Hier ist es, wo man die Hauptkraft anwenden muß. Auch über diesen Alpenstock aber scheint die Natur den Weg vorzuschreiben, denn seit Jahrtausenden führen über Einsattelungen derselben zwei Straßenzüge, nämlich der nächste (35 Stunden bis Botzen) über den Brenner, der andere weitere (66 Stunden ebendahin) über die Malser Haide. Die höchsten Punkte dieser Uebergänge haben beinahe gleiche absolute Höhen, welche sie aber sehr progressionsweise erreichen, nämlich ersterer, der Brenner, 4374 P. Fuß (2608 relativ über Innsbruck, 2574 über Brixen), letzterer auf der Malser Haide 4312 (1826 über den Inn bei Landeck, 1212 über Mals). Beide bieten insofern nicht so viele Schwierigkeiten dar, als die schweizerischen Uebergänge über den Splügen mit 6450 Fuß oder über den Lukmanier mit 5660 Fuß. Doch andere Naturhindernisse werden hier trotzend in den Weg treten. Bei ersterer Richtung die schaurigen Engen und Steinabstürze des Kunterweges und das starke Gefäll der Eisack (von Brixen nach Botzen 800 F.), bei letzterer Richtung hauptsächlich die Schluchten der Finstermünz. Jedenfalls wird die Entscheidung, da sich dabei auch noch andere Interessen durchkreuzen, noch vielen und genauen Forschungen anheimgestellt werden. Doch so viel scheint gewiß, sollte man nicht allenfalls die kühne Idee haben, durch das rauhe Oetzthal und über das Timbljoch mit 7000 Fuß Höhe einen Durchbruch erklimmen zu wollen, außer jenen beiden kein anderer Uebergang über die Alpen in Tyrol möglich ist, und daß sich dabei die Schwierigkeiten nicht so groß herausstellen wie bei einem Projekt von Salzburg nach Triest, das wenigstens zu unserm Zweck zwei bedeutende Hauptübergänge (über die Radstädter Tauern mit 5351 Fuß Höhe und den Kotschberg mit 4895 Fuß) bieten würde, während bei obigem doch nur einer zu überwinden ist.

„Wollte man einwenden, daß durch die Augsburg-Lindauer Bahn und durch den Uebergang über den Splügen ohnehin eine rasche Verbindung mit Italien gegeben sei, so würde dies, abgesehen von den Interessen des Baierischen Gebirgslandes und Tyrols, die dadurch geopfert würden, auch insofern nicht Stich halten, als jene Richtung so weit nach Westen abführt, daß, um Verona zu erreichen, ein Umweg von 36 Stunden nothwendig wäre.

„Eine schnellere Erledigung hätte diese Frage vielleicht bekommen, wenn man auf das Projekt einer Schienenverbindung von Verona nach Bregenz eingegangen wäre. Dieses Unternehmen, wozu ein Bankhaus in Venedig die Konzession erhalten haben soll, schien von Engländern ausgegangen zu sein; denn es sollte, um Frankreich zu entgehen, die nächste Verbindung Ostindiens durch Westdeutschland mit England herstellen, und war allerdings sehr wohlberechnet. Die betreffenden Deutschen Regierungen wollten in ihren Ländern keine Englischen Interessen sich einnisten lassen, und behielten sich vor, die Eisenbahnen selbst auszuführen. Indeß wird gewiß dieses Englische Vorhaben ein großes Gewicht in die Wagschale des besprochenen Alpen-

Uebergangs werfen. Sonderbar dabei war, daß die freilich mehr an großartige Unternehmungen gewöhnten Englischen Ingenieure die Schwierigkeiten nicht so groß fanden, durch die Schluchten der Finstermünz und über den Arlberg (mit 5000 Fuß Höhe) eine Bahn zu führen. Der Deutschen Bedachtsamkeit mögen dabei einige Zweifel aufgestiegen sein; die Oesterreichischen Baukünstler aber, die, von ihrer kräftigen Regierung unterstützt, schon so Staunenswerthes leisteten, werden in keiner solchen Aufgabe hinter den Engländern zurückbleiben. Sind einmal das Etschthal und Botzen erreicht, so wird es dann, mit Ausnahme einiger Hindernisse an der Veroneserklause, nicht schwer fallen, die Bahn längs des Etschflusses, der ein ziemlich ruhiges Gefäll hat (etwa 800 Fuß auf 46 Stunden Länge), vor dessen Ueberschwemmungen man sich aber zu hüten hätte, bis Verona fortzusetzen, wo sie beinahe rechtwinklig in die Mailand=Venetianer einmünden könnte.

„Damit wären ostwärts die wichtigen Hafenstädte Venedig, Ancona, Triest, und westlich von Mailand aus durch die vom Lago maggiore her projektirte Apenninenbahn Genua damit in Verbindung gebracht. Von Parma aus geht man damit um, eine Bahn über die Apenninen bis zur Grenze von Toscana zu bauen. Es wäre also, um an diese anzuschließen, von Verona aus nothwendig, eine Bahnstrecke bis Parma herzustellen, welche, außer den Flußübergängen über den Mincio, Oglio und hauptsächlich den breiten Po, auf jenem flachen Terrain keine großen Schwierigkeiten haben kann. Von der Parma=Toscanischen Grenze bieten sich dann die Etrurischen Bahnprojekte zum Anschluß dar, welche bis Carrara, Lucca, Pisa, Livorno, Florenz führen. Ferner soll die sehr einsichtsvolle und für alle Zeitfragen empfängliche Regierung von Toscana geneigt sein, eine Bahn durch die Maremma bis an die Grenze des Kirchenstaats zu bauen, von wo aus die bisher für dergleichen Unternehmungen spröde Päpstliche Regierung sich nach den neuesten Nachrichten geneigt gezeigt haben soll, sie bis nach Rom zu führen, so daß dann nur noch die Strecke durch die Pontinischen Sümpfe, vielleicht theilweise der alten Via Appia folgend, herzustellen wäre, um an die von Neapel über Capua her projektirte Bahn anzuschließen. Sohin wäre nun in Aussicht gestellt, daß Europa in nicht langer Zeit eine direkte Eisenbahn=Verbindung von Stettin bis Neapel mit ungefähr 250 Meilen Länge erhalten würde.

„Diese gewiß großartigste aller Schienen=Verbindungen, von der schon jetzt etwa ein Drittel befahren, ein Achtel im Bau begriffen, ein Fünftel im Projekt festgestellt ist, und wovon nach obigem Plan ungefähr nur noch ein Viertel zu ergänzen wäre, würde die bevölkertsten Länder Europa's von Nord nach Süd durchschneiden, und die berühmtesten Haupt= und Handelsstädte, wovon wir nur Berlin (dadurch auch Hamburg), Leipzig, Dresden, Nürnberg, Augsburg, München, Innsbruck, Botzen, Verona, Parma, Pisa, Livorno, Florenz, Rom und Neapel nennen wollen, gegenseitig verbinden."

Statt dieser im Vorstehenden angegebenen Richtungen wurde, wegen der Bedenklichkeiten über die Ausführbarkeit des Gebirgs=Uebergangs auf den angezeigten Höhenpunkten, in einem spätern Artikel derselben Zeitung

auf das schon mehrmals angeregte Projekt einer direkten Eisenbahn-Verbindung von München über Salzburg nach der Wien-Triester Bahn hingedeutet, sofern die Ausführung einer Eisenbahn durch die Baierisch-Tyrolischen und die Rhätischen Alpenkolosse unzulässig wäre. Der Verfasser sagt darin, nach einer kurzen Einleitung, Folgendes:

„Es ist mir unerklärlich, daß der Verfasser (des vorstehenden Artikels) rücksichtlich einer Bahnführung von München bis Radstadt die gewiß schwierige Strecke von Golling bis Werfen nicht nur vorübergehend berührt, und von Radstadt, wo, im gleichen Niveau mit diesem Städtchen, schon der höchste Uebergangspunkt zwischen den Flußgebieten der Salzach und der Enns erreicht wäre, die Eisenbahnfortsetzung über den hohen Radstädter Tauern und den Katschberg in das hochgelegene Lungau projektirt.

„Ueber die aus dem Lungau weiter zu wählende Richtung der Eisenbahn, nämlich ob solche ostwärts nach dem Murflusse gegen Bruck, oder wohl gar südwärts in das Drauthal und in demselben gegen Marburg zum Anschluß an die Wien-Triester Bahn geführt werden sollte, ist in dem gedachten Aufsatz keine Andeutung gegeben. Es scheint hiernach, daß dem Verfasser die Beschaffenheit des zwischen Radstadt und Bruck an der Mur bestehenden, beiläufig 20 deutsche Meilen betragenden Terrains wenig oder gar nichts bekannt sei. Nicht leicht aber sind in den vielen Gebirgszügen der Alpen so tief eingeschnittene Wasserscheidepunkte, als eben jener bei Radstadt, zwischen der Salzach und Enns, und der beinahe unbemerkliche bei dem Pfarrdorfe Wald, zwischen der Enns und der Mur aufzuweisen, und es wäre somit, sobald die Bahnführung von Salzburg bis Radstadt festgestellt bliebe, von da weiter zum Anschluß an die Wien-Triester Staatsbahn gewiß keine kürzere und vortheilhaftere Verbindungslinie zu wählen, als von Radstadt am Ennsflusse abwärts bis zu dem Paltenflüßchen, nach diesem aufwärts bei Rottenmann vorüber auf die sanft ansteigende Wasserscheide bei Wald, dann nach dem Liesingthal abwärts an die Mur bei St. Michael und diesem Fluß entlang über Leoben nach Bruck. Nebstdem, daß auf der hiermit angegebenen Strecke gar kein bedeutend schwieriger Gebirgs-Uebergang vorkommt, bieten sich auf derselben noch die wesentlichen Vortheile dar, daß das erforderliche Baumaterial an Steinen, Holz und Eisen allenthalben nahe gelegen wäre. Es dürfte kaum eine leichter ausführbare und zweckmäßigere Eisenbahnroute zur Verbindung Süddeutschlands und der Rheingegenden mit Triest aufzufinden sein als die angedeutete, daher auch eine umfassende Rekognoszirung derselben keine vergebliche Arbeit sein möchte.“

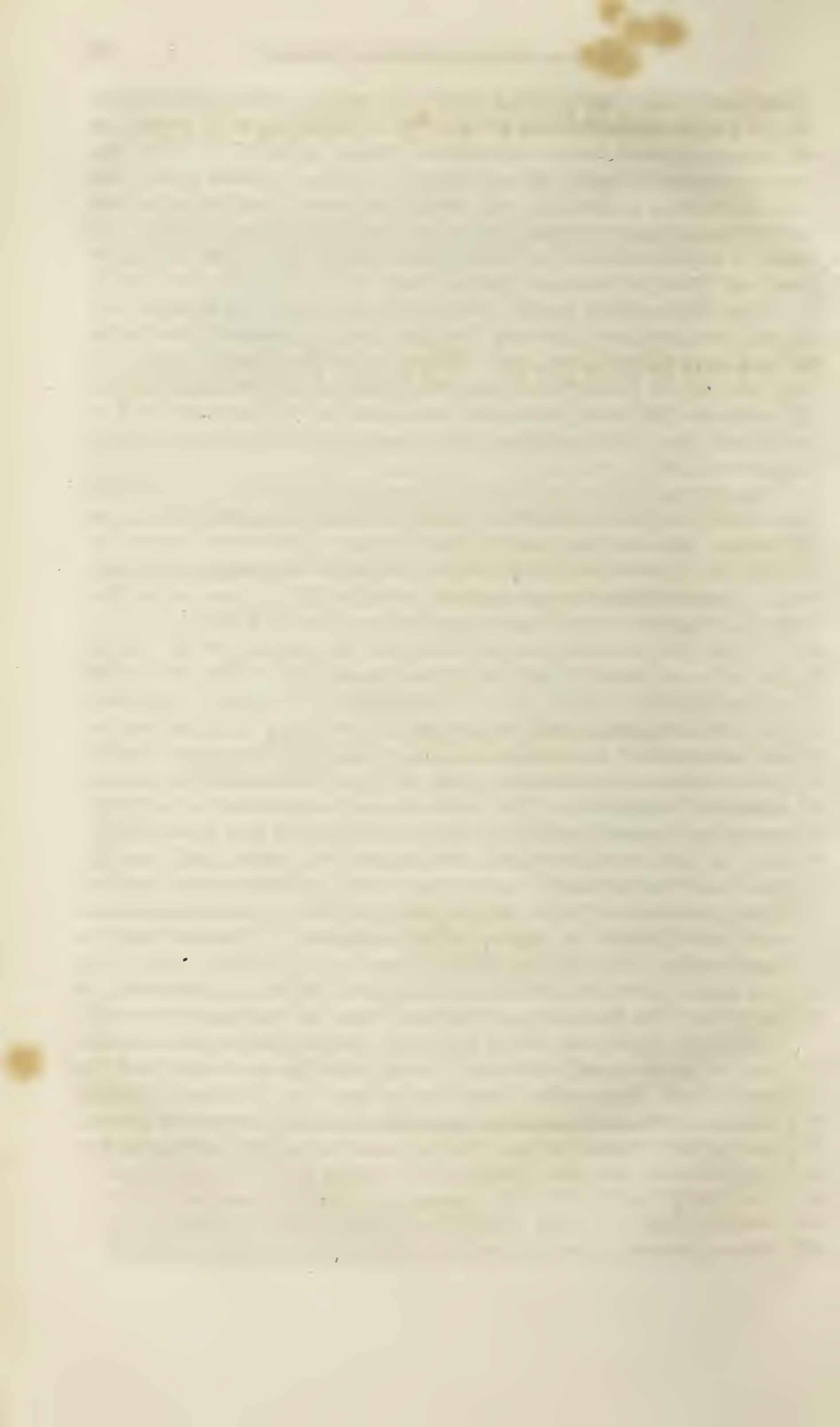
Obwohl wir mit der letzteren Ansicht einverstanden sind, so bezweifeln wir dennoch, daß unter den jetzigen Verhältnissen an die Ausführung dieser an Terrainschwierigkeiten so reichen Eisenbahn ernstlich gedacht werden wird, indem andere, viel näher liegende Pläne nur mit größter Mühe ihrer Vollendung näher gebracht werden. Um so mehr muß man aber bedauern, daß die früher von England ausgegangenen Projekte bei den Deutschen Regierungen eine so schlechte Aufnahme gefunden haben und nur aus Furcht vor Einnistung Englischer Interessen in ihren Ländern abgewiesen worden sind.

Hätte man damals den günstigen Augenblick benutzt, wahrscheinlich würden unsere Börsenverhältnisse niemals eine für die Betheiligten so unglückliche Gestalt angenommen haben. Ein sicheres Beispiel geben uns in dieser Beziehung namentlich Frankreich und Belgien; in beiden Ländern werden oder sind Eisenbahnen größtentheils mit Englischem Gelde gebaut; man hat aber bis jetzt weder über Einnistung Englischer Interessen geklagt, noch hat man einen so traurigen Anblick des Aktienmarktes gehabt, wie er sich in Deutschland nun schon seit so langer Zeit darbietet.

Zur Genüge dürfte hieraus hervorgehen, daß, wenn sich irgendwo Gelegenheit dazu darböte, jetzt noch Englisches Geld in unsere Eisenbahn-Unternehmungen hineinzuziehen, diese mit Freuden ergriffen werden sollte. Gewiß würden wir dadurch eher zum Ziele gelangen als jetzt, wo wir, auf Deutschlands Geldmittel hingewiesen, endlich erkannt haben müssen, daß sie nicht ausreichen, um Deutschland mit einem ganz vollständigen Eisenbahnnetz zu versehen.

Bereits im Februar 1845, also geraume Zeit vor dem Eintritt des Rückganges der Aktien, haben wir den Deutschen Börsen und Eisenbahn-Gesellschaften denselben Rath ertheilt. Da dieser Rath nicht befolgt ist, jedoch die von uns vorher verkündete Aktien-Kalamität eingetreten ist, so wollen wir mit unserer damaligen Warnung dieses Werk schließen (Deutsches Eisenbahnbuch 1ste Auflage Seite XXXVII).

„Den Deutschen Regierungen aber wäre zu rathen, daß sie bei der „Konzession von neuen Eisenbahn-Unternehmungen mit besonderer Vorsicht „zu Werke gingen, und in den nächsten Jahren nur solchen Unternehmen „ihre Zustimmung ertheilten, welche als nothwendig sich darstellen; da„mit man nicht zu spät erkenne, daß die vorhandenen Geldmittel Deutsch„lands überschätzt oder anderen gleich nöthigen Unternehmungen zu deren „Nachtheile entzogen sind. Je weiter die Vollendung der in Angriff ge„nommenen Strecken vorrückt, desto mehr wird sich bei jeder neuen Einzah„lung der Mangel an disponiblen Geldsummen bei einem Theile der Be„sitzer von Quittungsbogen an den Tag legen. Entweder diese oder die „Aktien der fertigen Bahnen werden dann zu jedem Preise verkauft, oder „noch mehr Summen als bisher, welche anderweitig in Handels- und In„dustriezweigen sicher angelegt waren, diesen entzogen werden müssen, um „mit immer größeren Opfern die Ansprüche der Eisenbahn-Direktionen zu „befriedigen. In England und Frankreich sehen wir durchaus ähnliche Er„scheinungen; allein jenes Land besitzt fast unerschöpfliche Kapitale und er„gänzt dieselben durch Zahlungen, welche das Ausland macht (auch für „Schienen und Lokomotive); Frankreich hat sehr bedeutende englische „und sonstige fremde Kapitale in seine Eisenbahn-Unternehmungen gezogen, „und dies ist auch unsern Börsen nicht dringend genug zu ra„then."



Alphabetisches Register

über die

in den Jahren von 1843 bis 1847 erschienenen 7 Bände

der

Eisenbahnen Deutschlands.

Statistisch-geschichtliche Darstellung

ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt, so wie ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen.

Vom

Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden,
Dr. beider Rechte, vormals Spezial-Direktor der Berlin-Stettiner Eisenbahn.



Berlin, Posen und Bromberg.
Druck und Verlag von Ernst Siegfried Mittler.
1847.

Vorbemerkungen.

A. bezeichnet den Allgemeinen Theil vom Jahre 1843, auch dessen zweite Auflage 1846.

B. bezeichnet Theil **II.**, die Darstellung sämmtlicher Verhältnisse der einzelnen Eisenbahnen Deutschlands, erschienen in den Jahren 1844 und 1845.

C. bezeichnet das Supplement 1, oder der Oesterreichischen Eisenbahnen erste Fortsetzung vom Jahre 1846.

D. bezeichnet Supplement 2, oder der Preußischen Eisenbahnen erste Fortsetzung vom Jahre 1846.

E. bezeichnet Supplement 3, oder der Würtembergischen, der Badischen und der Königlich und Herzoglich Sächsischen Eisenbahnen erste Fortsetzung vom Jahre 1846.

F. bezeichnet Supplement 4, oder der Eisenbahnen der Großherzogthümer Hessen-Darmstadt und Mecklenburg, — des Kurfürstenthums Hessen, — der Herzogthümer Braunschweig, Nassau und Schleswig-Holstein, so wie der in den Gebieten der freien Städte Frankfurt, Hamburg und Lübeck erste Fortsetzung vom Jahre 1846.

G. bezeichnet Supplement 5, oder der Eisenbahnen der Königreiche Hannover und Baiern erste Fortsetzung vom Jahre 1847.

Nach gemeinsamer Verabredung des Verlegers und des Verfassers dieses Werkes wird dasselbe damit als abgeschlossen betrachtet. Es scheint, allen öffentlichen Urtheilen nach, seiner Bestimmung:

> ein möglichst vollständiges und aus den Urquellen geschöpftes Bild der Entstehung, des Fortschreitens und sämmtlicher Verhältnisse der Eisenbahnen unseres Vaterlandes, zur Erleichterung der Staatsbehörden und neuer Eisenbahn-Unternehmungen, zu liefern,

genügt zu haben.

Die Wege, auf denen man jetzt am zweckmäßigsten zu Eisenbahn-Anlagen gelangt, die Art, wie man die Verwaltung der fertigen Bahnen am vortheilhaftesten einrichtet u. s. w., sind jetzt bereits hinreichend bekannt.

Allein ein neues Bedürfniß hat die Vollendung schon vieler Bahnen und die sehr rasche Entwicklung der Technik des Eisenbahnwesens und des Eisenbahndienstes hervorgerufen; es ist die fortlaufende Geschichte und Statistik des Eisenbahnbetriebes.

Den Ansprüchen, welche an eine Darstellung dieser Verhältnisse gemacht werden, zu genügen, ist ungleich schwieriger; denn sie sind sehr viel verwickelter als die Geschichte der Entstehung der Bahnen, sie sind ungleich schwerer genügend zu ergründen und übersichtlich zu zerlegen, sie sind mit den wichtigsten Fragen der Staats- und gesellschaftlichen Zustände in engem Zusammenhange.

Da wir aber so eben eine solche fortlaufende Darstellung als Bedürfniß bezeichnet haben, da ferner kein anderer Eisenbahn-Schriftsteller sich daran machte, die schwierige Aufgabe zu lösen, so haben wir selbst in dem Eisenbahn-Jahrbuche für 1846 den Versuch gewagt, jene Idee zu verwirklichen. Diese Schrift ist mit außergewöhnlichem Beifall aufgenommen und vielfach ausgebeutet. Auch ein Jahrgang 1847 dieses Eisenbahn-Jahrbuchs (ganz neu bearbeitet) ist unter der Presse; allein wir müssen mit Bedauern erwähnen, daß das Lob, welches dem Jahrgange 1846 gespendet ist, die Eisenbahn-Vorstände und Staatsbehörden nicht veranlaßt hat, so viel Exemplare anzukaufen, daß der Verleger dabei seine Rechnung gefunden hätte. Hat der Jahrgang 1847 gleiches Schicksal, so wird begreiflich die Neigung zur Fortsetzung des Werks ein Ende erreichen.

Berlin, den 22. Februar 1847.

Dr. Frhr. von Reden.

A.

B.

C.

D.

E.

H.

L.

M.

N.

O.

R.

T.

U.

V.

W.

Z.





